

รายงานการสอบทานการประเมินมูลค่าทรัพย์สิน

ลูกค้าราย : ทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินการบินกรุงเทพ

ทรัพย์สิน : สิทธิการเช่าที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง จำนวน 8 รายการ
พร้อมส่วนควบฯ และงานระบบ

ที่ตั้ง : ทำอากาศยานนานาชาติสมุย เลขที่ 99 หมู่ที่ 4
ถนนสนามบิน

ตำบลบ่อผุด อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี

เสนอต่อ : ทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินการบินกรุงเทพ
รายงานเลขที่ : SCA-2022-055(R1-23)

จัดทำโดย

บริษัท กรุงสยามประเมินค่าทรัพย์สิน จำกัด

รายงานการประเมินมูลค่าทรัพย์สินของ บริษัท กรุงสยามประเมินค่าทรัพย์สิน จำกัด
จัดทำขึ้นตามแบบฟอร์มมาตรฐานของสมาคมผู้ประเมินค่าทรัพย์สินแห่งประเทศไทย

ต้นฉบับ



ลับเฉพาะ

เลขที่ SCA-2022-055(R1-23)
วันที่ 5 เมษายน 2566
เรื่อง นำส่งรายงานการสอบทานการประเมินมูลค่าทรัพย์สิน
เรียน กรรมการผู้จัดการ
ทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินการบินกรุงเทพ

ตามที่ บริษัท กรุงสยามประเมินค่าทรัพย์สิน จำกัด ได้รับมอบหมายให้ทำการทำรายงานสอบทานการประเมินมูลค่าทรัพย์สิน โดยอ้างอิงจากรายงานเดิม (SCA-2022-055) บัดนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการตามวัตถุประสงค์แล้วเสร็จเรียบร้อยแล้ว โดยได้แสดงรายละเอียดหลักเกณฑ์สมมติฐาน และเงื่อนไขข้อจำกัดในการประเมินมูลค่าในครั้งนี้ไว้ในรายงาน และขอแจ้งผลสรุปการประเมินมูลค่าทรัพย์สินนี้ดังต่อไปนี้

ชื่อลูกค้า	ทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินการบินกรุงเทพ
ประเภททรัพย์สิน	สิทธิการเช่าที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง
ที่ตั้งทรัพย์สิน	ท่าอากาศยานนานาชาติสมุย เลขที่ 99 หมู่ 4 ถนนสนามบิน ตำบลบ่อผุด อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี
พิกัด GPS โครงการ	LAT : 9.548701 LONG : 100.064015
เอกสารสิทธิที่ดิน	โฉนดที่ดิน และหนังสือรับรองการทำประโยชน์ (น.ส.3ก) จำนวน 59 แปลง (แสดงในหัวข้อ 3) เนื้อที่ตามเอกสารสิทธิ์รวม 492-2-69.6 ไร่ หรือ 197,069.6 ตารางวา เนื้อที่ประเมินมูลค่าตามพื้นที่เช่า จำนวน 20 แปลง คิดเป็นเนื้อที่ 231-3-26.9 ไร่ หรือ 92,726.9 ตารางวา
อาคารสิ่งปลูกสร้าง	สิ่งปลูกสร้างอาคาร จำนวน 8 รายการ พร้อมส่วนควบฯ และงานระบบ
ใบอนุญาตการก่อสร้างอาคาร	(รายละเอียดตามข้อ 4.2)
ผู้ถือกรรมสิทธิ์ที่ดิน	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
ผู้ถือกรรมสิทธิ์อาคาร	บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
ภาระผูกพัน	สัญญาเช่าที่ดิน พร้อม สิ่งปลูกสร้าง และส่วนควบของที่ดินบางส่วน ที่ใช้ในการดำเนินงานสนามบินภายในโครงการ สนามบินสมุย ระยะเวลาเช่า 25 ปี ลงวันที่ 7 กันยายน 2565 ปัจจุบันคงเหลืออายุสัญญา 24 ปี 5 เดือน 6 วัน
สิทธิการใช้ทางเข้า – ออก	ทางสาธารณประโยชน์และถนนส่วนบุคคล
วัตถุประสงค์การประเมิน	เพื่อวัตถุประสงค์สาธารณะ
หลักเกณฑ์การประเมิน	มูลค่าตลาด (Market Value)
วิธีการประเมิน	วิธีรายได้ (Income Approach) และวิธีการต้นทุน (Cost Approach)
วันที่สำรวจ และประเมิน	31 มีนาคม 2566
มูลค่าทรัพย์สิน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2566	สิทธิการเช่าที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างอายุสัญญาคงเหลือ 24 ปี 5 เดือน 6 วัน มีมูลค่า 14,197,000,000.00 บาท (หนึ่งหมื่นสี่พันหนึ่งร้อยเก้าสิบล้านเจ็ดพันบาทถ้วน)
มูลค่าทรัพย์สิน ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2566	สิทธิการเช่าที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างอายุสัญญาคงเหลือ 24 ปี 2 เดือน 6 วัน มีมูลค่า 14,205,200,000.00 บาท (หนึ่งหมื่นสี่พันสองร้อยห้าสิบล้านสองแสนบาทถ้วน)
มูลค่าทรัพย์สิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2566	สิทธิการเช่าที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างอายุสัญญาคงเหลือ 23 ปี 11 เดือน 6 วัน มีมูลค่า 14,208,300,000.00 บาท (หนึ่งหมื่นสี่พันสองร้อยแปดสิบล้านสามแสนบาทถ้วน)
มูลค่าทรัพย์สิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	สิทธิการเช่าที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างอายุสัญญาคงเหลือ 23 ปี 8 เดือน 6 วัน มีมูลค่า 14,206,200,000.00 บาท (หนึ่งหมื่นสี่พันสองร้อยหกสิบล้านสองแสนบาทถ้วน)
หมายเหตุ	มูลค่าทรัพย์สินข้างต้นอยู่ภายใต้เงื่อนไขตามระบุไว้ในข้อ 7.2

บริษัท กรุงสยามประเมินค่าทรัพย์สิน จำกัด และผู้ประเมินขอรับรองว่าไม่มีผลประโยชน์ใดๆ เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินนี้ และได้ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะผู้ประเมินมูลค่าทรัพย์สินด้วยความระมัดระวังตามมาตรฐาน และจรรยาบรรณวิชาชีพอย่างเต็มที่

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

(นางณัชชา รัตนเพชร)

กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม

1. วัตถุประสงค์การประเมินมูลค่าทรัพย์สิน

1.1 การมอบหมาย

บริษัท กรุงสยามประเมินค่าทรัพย์สิน จำกัด ได้รับการว่าจ้างให้ทำการประเมินมูลค่าทรัพย์สิน จาก ทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินการบินกรุงเทพ เมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2566

1.2 วัตถุประสงค์ในการประเมินมูลค่าทรัพย์สิน

บริษัท กรุงสยามประเมินค่าทรัพย์สิน จำกัด ได้รับการว่าจ้างให้ทำการประเมินมูลค่าทรัพย์สิน โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อวัตถุประสงค์สาธารณะ

การนำรายงานนี้ไปใช้ประโยชน์ ตามวัตถุประสงค์และผู้ที่เกี่ยวข้องตามที่ระบุไว้ข้างต้นเท่านั้น ไม่อาจใช้ได้กับวัตถุประสงค์อื่น และผู้ใช้ประโยชน์รายอื่นที่ไม่ได้ระบุไว้ในรายงานฉบับนี้

1.3 วันที่สำรวจและประเมินมูลค่าทรัพย์สิน

บริษัท กรุงสยามประเมินค่าทรัพย์สิน จำกัด ได้ทำการสำรวจและประเมินมูลค่าทรัพย์สิน เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2566.

1.4 ลักษณะทรัพย์สินที่ประเมินมูลค่า

ทรัพย์สินที่ประเมินมูลค่า คือ โฉนดที่ดินและหนังสือรับรองการทำประโยชน์ (น.ส.3ก) จำนวน 59 แปลง เนื้อที่ตามเอกสารสิทธิรวม 492-2-69.6 ไร่ หรือ 197,069.6 ตารางวา เนื้อที่ประเมินมูลค่าตามพื้นที่เช่า จำนวน 20 แปลง คิดเป็นเนื้อที่ 231-3-26.9 ไร่ หรือ 92,726.9 ตารางวา พร้อมอาคารสิ่งปลูกสร้าง จำนวน 8 รายการ พร้อมสวนพัฒนาควบ ฯ และงานระบบ

2. ที่ตั้งทรัพย์สิน

2.1 ที่ตั้งทรัพย์สิน

ทรัพย์สินที่ประเมินมูลค่าตั้งอยู่ ทำอากาศยานนานาชาติสมุย เลขที่ 99 หมู่ 4 ถนนสนามบิน ตำบลบ่อผุด อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี

โดยมีระยะทางห่างสถานที่สำคัญ ๆ ในบริเวณใกล้เคียงดังต่อไปนี้

1. วัดพังบัว	อยู่ห่างจากทรัพย์สินไปทางทิศตะวันออก	ประมาณ	200.00 เมตร
2. พลาซ่า เดอะ กรีน บางรักซ์ เบย์	อยู่ห่างจากทรัพย์สินไปทางทิศเหนือ	ประมาณ	500.00 เมตร
3. ท่าเทียบเรือบางรักซ์	อยู่ห่างจากทรัพย์สินไปทางทิศเหนือ	ประมาณ	700.00 เมตร
4. วัดพระใหญ่เกาะปาน	อยู่ห่างจากทรัพย์สินไปทางทิศเหนือ	ประมาณ	890.00 เมตร

2.2 การคมนาคมไปยังทรัพย์สิน

เดินทางบนถนนแฉวง-เชิงมนต์ (ทล.4171) ผ่านท่าเรือบางรักซ์ มุ่งหน้าไปหาดแฉวง แยกเข้าถนนสนามบิน เข้าไประยะทางประมาณ 1.80 กิโลเมตร ถึงบริเวณที่ตั้งทรัพย์สิน (ดูแผนที่ตั้งทรัพย์สินประกอบ)

2.3 ทางเข้าออกตามกฎหมาย

ถนนสายหลัก ถนนแฉวง-เชิงมนต์ (ทล.4171)

ผิวจราจร ลาดยาง กว้าง 8.00 เมตร เขตทางกว้าง 12.00 เมตร

จำนวน 2 ช่องจราจร พร้อม ไฟฟ้าถนน ทางเท้า และท่อระบายน้ำ

ถนนผ่านหน้า ถนนสนามบิน

ผิวจราจร ลาดยาง กว้าง 6.00 เมตร เขตทางกว้าง 10.00 เมตร

จำนวน 2 ช่องจราจร พร้อม ไฟฟ้าถนน และร่องระบายน้ำ

- รถยนต์เข้า-ออก สามารถเข้า - ออกได้

- สิทธิในการใช้ทาง ทางสาธารณประโยชน์

2.4 ลักษณะพื้นที่ใกล้เคียงและสภาพแวดล้อม

- การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณโดยรอบทรัพย์สิน

สภาพบริเวณใกล้เคียงเป็นแหล่งท่องเที่ยว แวดล้อมไปด้วยโรงแรม รีสอร์ท ร้านอาหาร กระจายอยู่เป็นกลุ่ม

- แนวโน้มความเจริญ

แนวโน้มความเจริญและการเติบโตของพื้นที่อยู่ในเกณฑ์ปานกลาง มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ในพื้นที่ใกล้เคียง เนื่องจากเกาะสมุยเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ

- การคมนาคม

มีการคมนาคมสะดวกสามารถเข้า-ออกได้หลายเส้นทาง

ภาพรวมสนามบินสมุย

ทางวิ่ง (Runway)

ทางวิ่งของสนามบินสมุย เป็นแบบทางวิ่งเดี่ยว (Single Runway) มีความกว้าง 45 เมตร ยาว 2,100 เมตร พื้นผิวแบบทางวิ่งเป็น asphalt และมีหมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (Pavement Classification Number: PCN) ที่แสดงค่าความแข็งแรงของพื้นผิวอยู่ที่ 38/F/B/W/T

ทางขับอากาศยาน (Taxiway)

สนามบินสมุย มีทางขับที่เชื่อมระหว่างทางวิ่งและลานจอดอากาศยานทั้งหมด 6 ทางขับได้แก่ ทางขับ A, B, C, D, E และ F โดยทางขับ A, B, C และ D จะเชื่อมระหว่างทางวิ่งไปยังลานจอดอากาศยานฝั่งตะวันออก และทางขับหมายเลข E และ F จะเชื่อมระหว่างทางวิ่งไปยังลานจอดตะวันตก มีพื้นผิวแบบ Concrete และมีหมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (Pavement Classification Number: PCN) ที่แสดงค่าความแข็งแรงของพื้นผิวอยู่ที่ 42/R/D/X/T

ลานจอดอากาศยาน (Apron)

สนามบินสมุยมีลานจอดอากาศยาน 2 ฝั่งประกอบด้วย ลานจอดอากาศยานฝั่งตะวันออก สามารถจอดอากาศยานแบบ Airbus A319 ได้จำนวน 7 ลำ หรือจอดอากาศยานแบบ Airbus A319 จำนวน 5 ลำและอากาศยานแบบ ATR72 จำนวน 4 ลำ สำหรับลานจอดอากาศยานฝั่งตะวันตก สามารถจอดอากาศยานแบบ Airbus A319 หรือ ATR72 ได้จำนวน 4 ลำ ลานจอดอากาศยานของสนามบินสมุยมีพื้นผิวแบบ Concrete ที่หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (Pavement Classification Number: PCN) ที่แสดงค่าความแข็งแรงของพื้นผิวอยู่ที่ 42/R/D/X/T

พื้นที่ให้เช่าในโครงการ REIT

ทางวิ่ง (Runway)

ทางวิ่งของสนามบินสมุย เป็นแบบทางวิ่งเดี่ยว (Single Runway) มีความกว้าง 45 เมตร ยาว 2,100 เมตร พื้นผิวแบบทางวิ่งเป็น asphalt และมีหมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (Pavement Classification Number: PCN) ที่แสดงค่าความแข็งแรงของพื้นผิวอยู่ที่ 38/F/B/W/T

ทางขับ (Taxiway)

ทางเชื่อมระหว่างทางวิ่งไปยังลานจอดอากาศยานฝั่งตะวันออก มีทั้งหมด 4 ทางขับได้แก่ A, B, C และ D มีพื้นผิวแบบ Concrete และมีหมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (Pavement Classification Number: PCN) ที่แสดงค่าความแข็งแรงของพื้นผิวอยู่ที่ 42/R/D/X/T

ลานจอดอากาศยาน (Apron)

ลานจอดอากาศยานฝั่งตะวันออก ขนาดพื้นที่โดยรวมของลานจอดฝั่งตะวันออกและทางขับมีความกว้างประมาณ 125 เมตร ยาวประมาณ 196 เมตร พื้นที่ประมาณ 24,500 ตร.ม. สามารถจอดอากาศยานแบบ Airbus A319 ได้ จำนวน 4 ลำ หรือจอดอากาศยานแบบ Airbus A319 จำนวน 3 ลำและอากาศยานแบบ ATR72 จำนวน 2 ลำ ลานจอดอากาศยานมีพื้นผิวแบบ Concrete ที่หมายเลขจำแนกผิวพื้นจราจร (Pavement Classification Number: PCN) ที่แสดงค่าความแข็งแรงของพื้นผิวอยู่ที่ 42/R/D/X/T

ขนาดพื้นที่ให้เช่า

รายละเอียด	ขนาด	พื้นที่ (ตารางเมตร)
ทางวิ่ง (Runway)	45 m * 2,100 m	94,500.00
ทางขับ (Taxi way) และลานจอดฝั่งตะวันออก	125 m*196 m	24,500.00
อาคารตรวจรับบัตรโดยสารภายในประเทศและระหว่างประเทศ		1,780.00
อาคารผู้โดยสารขาออกภายในประเทศ (ประตู 3)		420.00
อาคารผู้โดยสารขาเข้าภายในประเทศ (ประตู 4)		639.00
อาคารผู้โดยสารขาเข้าระหว่างประเทศ (ประตู 5)		995.00
อาคารผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ (ประตู 6)		654.00
อาคารสำนักงานดับเพลิง 2 ชั้น		467.50
รวมพื้นที่เช่า		123,955.50

3. รายละเอียดเกี่ยวกับที่ดิน

3.1 รายละเอียดสัญญาเช่าโดยสรุปสาระสำคัญ

(1) สรุปสาระสำคัญของร่างสัญญาเช่าระยะยาว (สนามบินสมุย)

มีข้อสัญญาหลักที่สำคัญ ดังนี้

คู่สัญญา	<p>ผู้ให้เช่า: บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“การบินกรุงเทพ”)</p> <p>ผู้เช่า: บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กสิกรไทย จำกัด ในฐานะทรัสต์ของทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินการบินกรุงเทพ (“กองทรัสต์”)</p>
ทรัพย์สินที่เช่า	<p>คู่สัญญาตกลงให้มีการเช่าที่ดิน สิ่งปลูกสร้าง และส่วนควบ ของทรัพย์สินบางส่วนที่ใช้ในการดำเนินงานสนามบิน ภายในโครงการสนามบินสมุย ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ทางวิ่ง (Runway) 2) ทางขับ (Taxiway) และลานจอดอากาศยาน (Apron) บางส่วน 3) อาคารผู้โดยสาร (Passenger Terminal) บางส่วน (ไม่รวมส่วนพื้นที่เช่าเพื่อการค้า (Commercial Area)) และอาคารสนับสนุนอื่นที่ตั้งอยู่บนที่ดินที่เช่า <p>มีเนื้อที่ที่ดินประมาณ 231-3-26.9 ไร่ พื้นที่สิ่งปลูกสร้างประมาณ 123,955.50 ตร.ม. (“ทรัพย์สินที่เช่า”)</p>
ภาระติดพันในอสังหาริมทรัพย์	<p>พื้นที่ภาระติดพันในอสังหาริมทรัพย์ (อันเป็นพื้นที่ที่จำเป็นต่อการดำเนินงานสนามบินสมุย)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) พื้นที่ปลอดภัยและสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นต่อการประกอบกิจการสนามบิน (รวมถึงพื้นที่ปลอดภัยปลายทางวิ่ง (Runway End Safety Area : RESA), พื้นที่ปลอดภัยรอบทางวิ่ง (Runway Strip) 2) ทางเข้าออก ทางสัญจร และทางเชื่อม ภายในสนามบินและระหว่างทรัพย์สินที่เช่า 3) อาคารสนับสนุน ลานจอดรถยนต์ และระบบสาธารณูปโภค <p>(“ทรัพย์สินภายใต้สิทธิภาระติดพันในอสังหาริมทรัพย์”)</p>

(2) สรุปสาระสำคัญของร่างสัญญาบริการระยะยาว (สนามบินสมุย)

คู่สัญญา	<p>ผู้ให้บริการ: บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“การบินกรุงเทพ”)</p> <p>ผู้รับบริการ: บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กสิกรไทย จำกัด ในฐานะทรัสต์ของทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินการบินกรุงเทพ (“กองทรัสต์”)</p>
ขอบเขตการให้บริการ	<p>การบินกรุงเทพตกลงจะให้บริการในการจัดหา บำรุงรักษา รายการดังต่อไปนี้ แก่กองทรัสต์ (โดยกองทรัสต์จะให้บริการต่อแก่ผู้เช่าดำเนินงานของกองทรัสต์)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ทรัพย์สินภายใต้สิทธิภาระติดพันในอสังหาริมทรัพย์ 2) เครื่องมือ อุปกรณ์และงานระบบ 3) ที่ดินและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น

ระยะเวลาการให้บริการและการต่อสัญญา	คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงว่าระยะเวลาการให้บริการตามสัญญานี้มีกำหนด 25 (ยี่สิบห้า) ปี นับตั้งแต่วันที่จดทะเบียนสิทธิการเช่าภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว (สนามบินสมุย)
------------------------------------	--

(3) สรุปสาระสำคัญของร่างสัญญาตกลงกระทำการ (สนามบินสมุย)
มีข้อสัญญาหลักที่สำคัญ ดังนี้

คู่สัญญา	ผู้ให้สัญญา: บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (“การบินกรุงเทพ”) ผู้รับสัญญา: บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กสิกรไทย จำกัด ในฐานะทรัสต์ของทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินการบินกรุงเทพ (“กองทรัสต์”)
ระยะเวลาของสัญญา	ให้มีกำหนดระยะเวลา 25 (ยี่สิบห้า) ปี นับตั้งแต่วันที่จดทะเบียนสิทธิการเช่าเป็นต้นไป (“ระยะเวลาการให้สัญญา”)
สิทธิในการใช้ชื่อและเครื่องหมายการค้า	การบินกรุงเทพตกลงดำเนินการให้กองทรัสต์ และผู้เช่าดำเนินงานเป็นผู้มีสิทธิโดยถูกต้องและสมบูรณ์ตามกฎหมายในการใช้ชื่อ (เป็นส่วนหนึ่งของชื่อกองทรัสต์) และ/หรือเครื่องหมายการค้า และ/หรือตราสัญลักษณ์ และ/หรือรูปภาพ และ/หรือเครื่องหมายอื่นใดที่ใช้ในการสื่อความหมายให้ประชาชนทั่วไปเข้าใจว่าทรัพย์สินที่กองทรัสต์จะเข้าลงทุนเกี่ยวข้องกับการบินกรุงเทพและโครงการสนามบินสมุย โดยกองทรัสต์ใช้เพียงเพื่อการสื่อสาร การเปิดเผยข้อมูลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับลักษณะของทรัพย์สินที่ลงทุนครั้งแรก ตลอดระยะเวลาที่กองทรัสต์เป็นผู้เช่าในโครงการสนามบินสมุย โดยไม่มีค่าใช้จ่าย

(4) สรุปสาระสำคัญของร่างสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบินสมุย)
มีข้อสัญญาหลักที่สำคัญ ดังนี้

หัวข้อ	รายละเอียด
คู่สัญญา	ผู้ให้เช่า: บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กสิกรไทย จำกัด ในฐานะทรัสต์ของทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบินการบินกรุงเทพ (“กองทรัสต์”) ผู้เช่า: บริษัทย่อยที่จะจัดตั้งเพื่อดำเนินงานสนามบิน (“ผู้เช่าดำเนินงาน”)
ทรัพย์สินที่เช่า	“ทรัพย์สินที่เช่า” ภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว (สนามบินสมุย)
ภาระติดพันในอสังหาริมทรัพย์	“ทรัพย์สินภายใต้สิทธิภาระติดพันในอสังหาริมทรัพย์” ภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว (สนามบินสมุย)
อุปกรณ์และงานระบบ	“เครื่องมือ อุปกรณ์และงานระบบ” ภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว (สนามบินสมุย)
ที่ดินและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น	“ที่ดินและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น” ภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว (สนามบินสมุย)
ทรัพย์สินสนามบินสมุย	1) ทรัพย์สินที่เช่า และ 2) ทรัพย์สินภายใต้สิทธิภาระติดพันในอสังหาริมทรัพย์ 3) เครื่องมือ อุปกรณ์และงานระบบ และ 4) ที่ดินและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น

หัวข้อ	รายละเอียด
	รวมเรียกว่า “ทรัพย์สินสนามบิณสมุย”
ระยะเวลาการเช่า	กองทรัสต์ตกลงให้ผู้เช่าดำเนินงานเช่าทรัพย์สินที่เช่ามีกำหนดระยะเวลา 1 (หนึ่ง) ปี นับตั้งแต่วันที่จดทะเบียนสิทธิการเช่าของสัญญาเช่าระยะยาว (สนามบิณสมุย) (“ระยะเวลาการเช่า”) โดยการต่ออายุสัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบิณสมุย) นี้ให้เป็นไปตามเงื่อนไขในหัวข้อค้ำนี้ (ที่มีผลบังคับใช้และเพิกถอนไม่ได้) ว่า จะเช่าทรัพย์สินที่เช่า

(5) สรุปสาระสำคัญของร่างสัญญาบริการแก่ผู้เช่าดำเนินงาน (สนามบิณสมุย)

คู่สัญญา	ผู้ให้บริการ: บริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุน กสิกรไทย จำกัด ในฐานะทรัสต์ของทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบิณการบิณกรุงเทพ (“กองทรัสต์”) ผู้รับบริการ: บริษัทย่อยที่จะจัดตั้งเพื่อดำเนินงานสนามบิณ (“ผู้เช่าดำเนินงาน”)
ขอบเขตการให้บริการ	กองทรัสต์ตกลงจะให้บริการในการจัดหา บำรุงรักษา รายการดังต่อไปนี้ แก่ผู้เช่าดำเนินงาน 1) ทรัพย์สินภายใต้สิทธิการระดิดพันในอสังหาริมทรัพย์ 2) เครื่องมือ อุปกรณ์และงานระบบ และ 3) ที่ดินและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ทั้งนี้ โดยที่ผู้ให้บริการมาจากการบิณกรุงเทพตามรายละเอียดที่ระบุไว้ในสัญญาเช่าและสัญญาบริการระยะยาว (สนามบิณสมุย)
ระยะเวลาการให้บริการและการต่อสัญญา	คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกลงว่าระยะเวลาการให้บริการตามสัญญานี้มีกำหนดตามระยะเวลาการเช่าภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (สนามบิณสมุย)

3.2 เอกสารสิทธิที่ดิน

เอกสารสิทธิในการประเมินนี้ได้รับสำเนาจากผู้ว่าจ้าง และได้ตรวจสอบเทียบกับเอกสารสิทธิฉบับสำนักงานที่ดิน โดยตรวจสอบ ณ สำนักงานที่ดินจังหวัดสุราษฎร์ธานี สาขาเกาะสมุยเมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2566 ปรากฏตามรายละเอียดดังต่อไปนี้

ระวาง 4928 II 1654-1,2,4 และ 1656-3 ตำบลบ่อผุด อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี								
ลำดับ	โฉนดที่ดิน เลขที่	เล่ม	หน้า	เลขที่ดิน	หน้าสำรวจ	เนื้อที่ดิน		
						ไร่	งาน	ตร.ว.
1	2514	26	14	55	226	1	0	10.0
2	2515	26	15	56	227	4	2	64.0
3	2516	26	16	57	228	0	3	57.0
4	2517	26	17	58	229	1	1	21.0
5	2518	26	18	59	230	18	2	83.0
6	2519	26	19	60	231	0	1	95.0
7	2742	28	42	11	437	5	1	0.0
8	2754	28	54	29	1948	6	1	68.0
9	2755	28	55	30	448	8	1	15.0
10	2773	28	73	12	2822	1	3	20.0
11	6644	67	44	125	890	1	2	84.0
12	6646	67	46	127	892	1	3	38.0
13	6658	67	58	139	904	0	2	50.0
14	6659	67	59	140	905	1	1	35.0
15	6660	67	60	141	906	0	3	35.0
16	15267	153	67	17	2111	268	3	51.0
17	15334	154	34	162	2204	0	1	84.8
18	15335	154	35	163	2205	0	1	36.6
19	15336	154	36	164	2206	0	3	79.8
20	15337	154	37	165	2207	1	1	39.0
21	15338	154	38	166	2208	2	1	56.1
22	16965	170	65	23	2630	3	3	46.0
23	16966	170	66	24	2631	2	2	28.0
24	17662	177	62	217	2723	2	2	44.0
25	19613	197	13	26	3428	7	1	22.0
26	20756	208	56	29	3997	1	1	39.0
27	21726	218	26	10	4185	5	0	95.5
28	28481	285	81	199	6546	0	1	78.0
29	37270	373	70	303	9703	0	1	53.0
30	38474	385	74	66	9685	19	3	66.9

ระวาง 4928 II 1654-1,2,4 และ 1656-3 ตำบลบ่อผุด อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี								
ลำดับ	โฉนดที่ดิน เลขที่	เล่ม	หน้า	เลขที่ดิน	หน้าสำรวจ	เนื้อที่ดิน		
						ไร่	งาน	ตร.ว.
31	38552	386	52	217	9982	1	3	8.3
32	38854	389	54	963	9932	5	1	47.5
33	41603	417	3	76	10991	3	1	56.2
34	41607	417	7	97	10999	1	2	57.8
35	41612	417	12	77	10992	3	0	64.2
36	41617	417	17	82	10997	0	2	23.1
37	51279	513	79	495	14865	2	2	44.3
38	52066	521	66	444	15126	1	1	13.6
39	52067	521	67	445	15127	1	1	57.0
40	52068	521	68	446	15128	0	2	64.9
รวมเนื้อที่ดิน						395	0	31.6

เอกสารอ้างอิง น.ส. 3ก.

ระวาง รูปถ่ายทางอากาศชื่อ อำเภอเกาะสมุย หมายเลข 4928 II แผ่นที่ 195 และ 209 ตำบลบ่อผุด อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี								
ลำดับ	น.ส.3ก. เลขที่	เล่ม	หน้า	เลขที่ดิน	เนื้อที่ดิน			
					ไร่	งาน	ตร.ว.	
41	821	9 ก.	21	10	3	3	80.0	
42	847	9 ก.	47	36	12	3	54.0	
43	896	9 ข.	46	64	7	3	60.0	
44	899	9 ข.	49	68	17	3	60.0	
45	921	10 ก.	21	93	13	3	10.0	
46	1424	15 ก.	24	96	1	0	48.0	
47	1428	15 ก.	28	100	4	0	6.0	
48	1450	15 ก.	50	128	4	3	52.0	
49	1451	15 ข.	1	129	4	0	25.0	
50	1452	15 ข.	2	130	5	1	60.0	
51	2113	22 ก.	13	206	1	3	46.0	
52	2114	22 ก.	14	209	2	0	41.0	
53	2157	22 ข.	7	130	2	3	89.0	
54	2790	28 ข.	40	249	0	0	30.0	
55	6088	61 ข.	38	479	2	3	89.0	
56	6089	61 ข.	39	480	2	3	89.0	
57	6385	64 ข.	35	36	5	3	59.0	
58	7184	72 ข.	34	667	0	0	31.0	
59	7433	75 ก.	33	704	2	3	9.0	
รวมเนื้อที่ดิน						97	2	38.0
เนื้อที่ดินรวม 59 แปลง						492	2	69.6

รายการเอกสารสิทธิ์-ส่วนที่ประเมินมูลค่าสิทธิการเช่า											
เอกสารสิทธิ์-โฉนดที่ดิน											
ลำดับ	โฉนดที่ดิน เลขที่	เล่ม	หน้า	เลขที่ดิน	หน้าสำรวจ	เนื้อที่ดินตามเอกสารสิทธิ์			เนื้อที่ดินตามพื้นที่เช่า (ประมาณการ)		
						ไร่	งาน	ตร.ว.	ไร่	งาน	ตร.ว.
1	2515	26	15	56	227	4	2	64.0	0	1	25.00
2	2518	26	18	59	230	18	2	83.0	6	0	97.10
3	2754	28	54	29	1948	6	1	68.0	0	0	57.86
4	2755	28	55	30	448	8	1	15.0	7	2	91.00
5	2773	28	73	12	2822	1	3	20.0	0	0	94.50
6	6644	67	44	125	890	1	2	84.0	0	0	25.00
7	15267	153	67	17	2111	268	3	51.0	193	1	10.00
8	17662	177	62	217	2723	2	2	44.0	0	2	99.60
9	20756	208	56	29	3997	1	1	39.0	0	1	94.60
10	38474	385	74	66	9685	19	3	66.9	3	2	86.30
เนื้อที่ดินประมาณ						334	1	34.9	212	3	80.70
เอกสารสิทธิ์-น.ส. 3ก.											
ลำดับ	น.ส.3ก. เลขที่	เล่ม	หน้า	เลขที่ดิน	เนื้อที่ดิน			เนื้อที่ดินตามพื้นที่เช่า (ประมาณการ)			
					ไร่	งาน	ตร.ว.	ไร่	งาน	ตร.ว.	
11	847	9 ก.	47	36	12	3	54.0	0	1	80.80	
12	899	9 ข.	49	68	17	3	60.0	4	1	19.70	
13	921	10 ก.	21	93	13	3	10.0	4	0	53.30	
14	1424	15 ก.	24	96	1	0	48.0	1	0	48.00	
15	1428	15 ก.	28	100	4	0	6.0	1	3	22.40	
16	2113	22 ก.	13	206	1	3	46.0	1	3	46.00	
17	2114	22 ก.	14	229	2	0	41.0	0	3	0.00	
18	2157	22 ข.	7	130	2	3	89.0	2	1	87.60	
19	6088	61 ข.	38	479	2	3	89.0	0	2	75.90	
20	6089	61 ข.	39	480	2	3	89.0	1	1	12.50	
เนื้อที่ดินประมาณ						62	2	32.0	18	3	46.2
เนื้อที่ดินรวม 20 แปลง						396	3	66.9	231	3	26.9

หมายเหตุ : รายละเอียดประมาณการเนื้อที่ดินตามพื้นที่เช่า บริษัทฯ อ้างอิงตามรายการที่ได้รับจากบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

สิทธิตามกฎหมาย : กรรมสิทธิ์สมบูรณ์ (Freehold) และสิทธิครอบครอง

ผู้ถือกรรมสิทธิ์/ผู้ครอบครอง : บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ภาระผูกพันที่มีการจดทะเบียน ณ สำนักงานที่ดิน

ภาระผูกพันจำนอง : ไม่มี

ภาระผูกพันอื่นๆ : 1. เช่ามีกำหนด 25 ปีกับบริษัทหลักทรัพย์จัดการกองทุนกสิกรไทย จำกัด

ในฐานะทรัสต์ของทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์ สนามบินการบินกรุงเทพ

2. แบ่งก่อตั้งภาระติดพันในอสังหาริมทรัพย์ (ไม่มีค่าตอบแทน)

3.3 ราคาที่ดินตามบัญชีราคาประเมินทุนทรัพย์ในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม

ราคาประเมินตามบัญชีกำหนดราคาประเมินทุนทรัพย์เพื่อการจดทะเบียนสิทธิ และนิติกรรม ซึ่งกำหนดไว้เป็นรายแปลง

ลำดับที่	โฉนดเลขที่	เลขที่ดิน	หน้าสำรวจ	ราคาประเมินราชการ บาท/ตารางวา
1	2515	56	227	1,900.00
2	2518	59	230	1,900.00
3	2754	29	1948	2,250.00
4	2755	30	448	6,800.00
5	2773	12	2822	1,000.00
6	6644	125	890	3,000.00
7	15267	17	2111	2,450.00
8	17662	217	2723	2,650.00
9	20756	29	3997	1,000.00
10	38474	66	9685	2,050.00
11-20	เอกสารประเภท น.ส. 3ก.			ตกสำรวจ

3.4 การสำรวจที่ดิน

ในการสำรวจสถานที่ตั้งของที่ดินครั้งนี้ สามารถตรวจสอบตำแหน่งที่ดินได้ โดยตรวจสอบจากระวางเลขที่ 4928 II 1654-1,2,4 และ 1656-3 และระวางรูปถ่ายทางอากาศ ชื่อ อำเภอเกาะสมุย 4928 II แผนที่ 195 และ 209 ไม่พบหมุดหลักเขตและมีผู้นำที่เป็น ตัวแทนผู้ถือกรรมสิทธิ์ สามารถยืนยันในเบื้องต้นได้ว่า ถูกต้องและใช้แผนที่ตั้งได้รับจากผู้ว่าจ้างเป็นแนวอ้างอิงเพื่อหาตำแหน่ง

การตรวจสอบตำแหน่งที่ดินข้างต้นไม่ว่าจะเป็นการอ้างอิงจากหมุดหลักเขตที่ตรวจพบ ระวางที่ดิน เอกสารแปลงคงเหลือ แปลงข้างเคียง การสอบถามผู้อาศัยข้างเคียง การนำชี้ หรือใช้แผนที่แสดงที่ตั้งของที่ดินที่ได้รับจากผู้ว่าจ้าง เป็นการอ้างอิงตามเอกสารราชการ หรือเอกสารที่ได้รับ และการจัดทำแผนที่แสดงที่ตั้งของที่ดิน พร้อมระยะทางโดยประมาณเท่านั้น

ผู้ประเมินมิได้ทำการสำรวจจริงวัดตรวจสอบแนวเขตที่ดินเพื่อยืนยันลักษณะรูปแบบ เนื้อที่ดิน ระดับของดิน และแนวเขตที่ดิน และได้สำรวจสภาพที่ดินถึงความเหมาะสมสำหรับการพัฒนาโครงการ ทั้งไม่มีการทดสอบคุณสมบัติของดิน การทรุดตัว ตลอดจนวัตถุมีพิษที่อาจมี

3.5

ลักษณะเฉพาะของที่ดิน

เนื้อที่ดินและรูปร่าง พื้นที่เช่า

- ที่ดินที่ประเมินประกอบที่ดินจำนวน : 20 แปลง
เนื้อที่ประเมินมูลค่าพื้นที่เช่าประมาณ : 231-3-26.9 ไร่ หรือ 92,726.9 ตารางวา
ลักษณะรูปร่างของที่ดินโดยรวมเป็นรูป : หลายเหลี่ยม
ที่ดินมีด้านที่ติดถนน (ด้านที่ใช้ประโยชน์) : 1-2 ด้าน
ด้านหน้าที่ดินติดถนนเข้า-ออกหลัก : กว้าง 12.00 เมตร (ทางเข้า ประตู 1) (ดูผังรูปที่ดิน)

สภาพทางภูมิศาสตร์ ระดับผิวพื้นดิน และการใช้ประโยชน์

- สภาพทางภูมิศาสตร์ : พื้นที่ราบ
ระดับพื้นผิวดิน : ได้รับการพัฒนาปรับปรุงผืนดิน
ระดับดินสูง-ต่ำตามการพัฒนา (เฉลี่ยสูงเสมอถนน)
การใช้ประโยชน์บนที่ดินปัจจุบัน : พัฒนาที่ดินเป็นสถานที่ประกอบอุตสาหกรรมการบิน

อาณาเขตติดต่อ

ทิศ	มีอาณาเขตติดต่อกับ
ทิศเหนือ	รายละเอียดตามภาคผนวก ผังรูปที่ดิน
ทิศใต้	รายละเอียดตามภาคผนวก ผังรูปที่ดิน
ทิศตะวันออก	รายละเอียดตามภาคผนวก ผังรูปที่ดิน
ทิศตะวันตก	รายละเอียดตามภาคผนวก ผังรูปที่ดิน

สภาพแวดล้อมที่มีผลกระทบต่อที่ดิน

การตรวจสอบปัญหาสภาพแวดล้อมบริเวณใกล้เคียงที่ดินเท่าที่สามารถตรวจสอบได้ ณ วันสำรวจ พบดังนี้

- ปัญหาเรื่องน้ำท่วมขัง : ไม่มีปัญหาน้ำท่วมขัง
ปัญหามลพิษ : ไม่มีปัญหามลพิษ
การตรวจสอบอื่นๆ : ไม่มีปัญหาเรื่องอื่นๆ

3.6 ระบบสาธารณูปโภค

ณ.วันสำรวจ มีสาธารณูปโภคผ่านหน้าทรัพย์สิน ได้แก่ ไฟฟ้า, ประปา และระบบไฟฟ้าส่องสว่าง

4. รายละเอียดอาคารและสิ่งปลูกสร้าง

4.1 รายการอาคารและสิ่งปลูกสร้าง

อาคารและสิ่งปลูกสร้าง รวมทั้งส่วนปรับปรุงพัฒนาบนที่ดินที่สำรวจได้ ประกอบด้วยรายการดังต่อไปนี้

รายการที่	เลขที่	รายการสิ่งปลูกสร้าง	พื้นที่(ตร.ม.)
1	99	อาคารตรวจบัตรโดยสารภายในประเทศและระหว่างประเทศ	1,780.00
2		อาคารขาออกผู้โดยสารภายในประเทศ (GATE 3)	420.00
3		อาคารขาเข้าผู้โดยสารภายในประเทศ (GATE 4)	639.00
4		กลุ่มอาคารขาเข้าผู้โดยสารระหว่างประเทศ (GATE 5)	995.00
5		กลุ่มอาคารขาออกผู้โดยสารระหว่างประเทศ (GATE 6)	654.00
6		อาคารสำนักงานดับเพลิง 2 ชั้น และหอบควบคุมการบิน	467.50
-		ส่วนพัฒนาควบอื่นๆ	
7		- ทางวิ่งแบบทางวิ่งเดี่ยว (Single Runway)	94,500.00
8		- ทางขับ (Taxi way) และลานจอดเครื่องบินฝั่งตะวันออก	24,500.00
รวมพื้นที่สิ่งปลูกสร้างพร้อมส่วนพัฒนาควบอื่นๆ			123,955.50

4.2 การสำรวจอาคารและสิ่งปลูกสร้าง

ใบอนุญาตปลูกสร้างอาคาร

- ใบอนุญาตก่อสร้างเลขที่ 163/2546 ลงวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2546 (กลุ่มอาคาร 1-3)
- ใบอนุญาตก่อสร้างเลขที่ 747/2557 ลงวันที่ 17 กันยายน 2557 (รายการ 6)
- ใบอนุญาตก่อสร้างเลขที่ 389/2543 ลงวันที่ 8 ธันวาคม 2543 (ส่วนพัฒนาควบ ทางขึ้น-ลง เครื่องบิน, ที่จอดเครื่องบิน)
- สิ่งปลูกสร้างอื่นๆ ไม่สามารถตรวจสอบได้

แบบแปลนอาคารที่ใช้ประกอบการประเมิน

- เป็นตามแบบแปลน และผังบริเวณที่ผู้ว่าจ้าง, เจ้าของอาคาร หรือผู้ครอบครองอาคารจัดให้ รวมทั้งประมาณการบางส่วนจากการสำรวจ

ความสมบูรณ์ในการก่อสร้าง

- อาคารทำการก่อสร้างแล้วและสามารถใช้งานได้ เป็นการประมาณตามแบบแปลนการก่อสร้างที่ได้รับจากผู้ว่าจ้าง

การเข้าสำรวจและตรวจสอบอาคาร

- ผู้ประเมินสามารถเข้าสำรวจได้ทั้งนอกอาคาร และภายในอาคาร และบางอาคารสำรวจได้เฉพาะภายนอกอาคารเท่านั้น เนื่องจากประตูปิดล็อก

เงื่อนไขและข้อจำกัดในการตรวจสอบอาคาร

ผู้ประเมินได้ทำการสำรวจตรวจสอบเบื้องต้นเฉพาะตัวอาคารและส่วนปรับปรุงอื่น ตลอดจนระบบน้ำประปา ระบบไฟฟ้า และระบบอื่นๆตามลักษณะของการใช้งานทั่วไปเท่านั้น โดยไม่มีการสำรวจหรือทดสอบทางวิศวกรรมของอาคารและส่วนปรับปรุงอื่น เกี่ยวกับความแข็งแรง ความปลอดภัย การหลุดตัวของโครงสร้าง การใช้วัสดุที่อาจเป็นพิษในอาคาร หรือการทดสอบประสิทธิภาพการใช้งานของระบบสาธารณูปโภคภายในอาคาร อย่างไรก็ตาม ผู้ประเมินค่าทรัพย์สินได้ทำการตรวจสอบสภาพโดยทั่วไปของอาคารอย่างถี่ถ้วนแล้ว

ผู้ประเมินไม่สามารถยืนยันได้ว่าอาคารและส่วนปรับปรุงพัฒนาอื่น มีการก่อสร้างตรงตามแบบที่ได้รับอนุญาตก่อสร้างหรือไม่ และไม่สามารถยืนยันได้ว่าเนื้อที่อาคารที่แท้จริงมีขนาดเนื้อที่ตรงตามแบบคำนวณที่ได้รับหรือที่ได้ประมาณการหรือไม่

ผู้ประเมินเชื่อว่าอาคารและส่วนปรับปรุงพัฒนาอื่น ได้รับการปลูกสร้างโดยถูกต้องสอดคล้องกับข้อกำหนดผังเมือง กฎหมายควบคุมอาคาร และกฎหมายอื่นๆที่เกี่ยวข้อง เว้นแต่จะระบุเป็นอย่างอื่นในรายงาน

(ผังที่ตั้งอาคารแต่ละหลัง และภาพถ่ายอาคาร ได้แสดงไว้ในเอกสารแนบท้ายรายงาน)

4.3 รายละเอียดอาคารและสิ่งปลูกสร้าง

รายละเอียดของอาคารสิ่งก่อสร้าง และส่วนปรับปรุง แต่ละรายการแสดงดังต่อไปนี้

1. กลุ่มอาคารตรวจบัตรโดยสารภายในประเทศและระหว่างประเทศ

สิ่งปลูกสร้างรายการที่ 1 : ได้แก่ อาคารตรวจบัตรโดยสารภายในประเทศ และระหว่างประเทศ

รายละเอียดทั่วไป

ลักษณะอาคาร	:	อาคารตึกชั้นเดียว
พื้นที่รวมประมาณ	:	1,780.00 ตารางเมตร
การแบ่งพื้นที่ใช้ประโยชน์	:	อาคารสำนักงานสนามบิน
รูปแบบสถาปัตยกรรม	:	ดี
คุณภาพของวัสดุก่อสร้าง	:	ปานกลาง
อายุอาคารประมาณ	:	16 ปี
สภาพอาคาร	:	ปานกลาง
การดูแล บำรุงรักษา	:	ปานกลาง

โครงสร้างและวัสดุอาคาร

โครงสร้างอาคาร	:	คสล.
โครงหลังคา	:	ไม้เนื้อแข็ง
วัสดุผนังหลังคา	:	ซีเมนต์บอร์ดคลุมด้วยหญ้าคา
ฝ้าเพดาน	:	ไม่มี
ผนังและวัสดุผิว	:	ก่ออิฐฉาบปูนเรียบทาสี และเปิดโล่ง
พื้นและวัสดุผิวพื้น	:	พื้นคอนกรีตเสริมเหล็กปูกระเบื้องเคลือบดินเผา และกระเบื้องเคลือบ
ประตู	:	กระจกกรอบอลูมิเนียม
หน้าต่าง	:	กระจกกรอบอลูมิเนียมบานเลื่อน
ระเบียง	:	-
ห้องน้ำ	:	วัสดุผิวพื้นและผนังปูด้วย กระเบื้องเคลือบ
สุขภัณฑ์ประกอบด้วย	:	โถชักโครกชนิดนั่งราบ และโถปัสสาวะ
การใช้ประโยชน์โดยรวมปัจจุบัน	:	อาคารสำหรับ Check In ผู้โดยสาร

2. กลุ่มอาคารขาก่อผู้โดยสารภายในประเทศ (GATE 3)

รายละเอียดของอาคารสิ่งก่อสร้าง และส่วนปรับปรุง แต่ละรายการแสดงดังต่อไปนี้

สิ่งปลูกสร้างรายการที่ 2 : ได้แก่ อาคารรูปแปดเหลี่ยม 3

รายละเอียดทั่วไป

ลักษณะอาคาร	: อาคารตึกชั้นเดียว
พื้นที่รวมประมาณ	: 420.00 ตารางเมตร
การแบ่งพื้นที่ใช้ประโยชน์	: พื้นที่พักรอผู้โดยสาร
รูปแบบสถาปัตยกรรม	: ดี
คุณภาพของวัสดุก่อสร้าง	: ปานกลาง
อายุอาคารประมาณ	: 16 ปี
สภาพอาคาร	: ปานกลาง
การดูแล บำรุงรักษา	: ปานกลาง

โครงสร้างและวัสดุอาคาร

โครงสร้างอาคาร	: คสล.
โครงสร้างหลังคา	: ไม้เนื้อแข็ง
วัสดุผนังหลังคา	: ซีเมนต์บอร์ดคลุมด้วยหญ้าคา
ฝ้าเพดาน	: ไม่มี
ผนังและวัสดุผิว	: เปิดโล่ง
พื้นและวัสดุปูผิวพื้น	: พื้นคอนกรีตเสริมเหล็กปูกระเบื้องเคลือบดินเผา และกระเบื้องเคลือบ
ประตู	: -
หน้าต่าง	: -
ระเบียง	: -
ห้องน้ำ	: วัสดุผิวพื้นและผนังปูด้วย กระเบื้องเคลือบ
สุขภัณฑ์ประกอบด้วย	: โถชักโครกชนิดนั่งราบ และโถปัสสาวะ
การใช้ประโยชน์โดยรวมปัจจุบัน	: อาคารพักรอผู้โดยสาร

3. กลุ่มอาคารฯเข้าผู้โดยสารภายในประเทศ (GATE 4)

รายละเอียดของอาคารสิ่งก่อสร้าง และส่วนปรับปรุง แต่ละรายการแสดงดังต่อไปนี้

สิ่งปลูกสร้างรายการที่ 3 : ได้แก่ อาคารต้อนรับขาเข้าภายในประเทศ

รายละเอียดทั่วไป

ลักษณะอาคาร	: อาคารตึกชั้นเดียว
พื้นที่รวมประมาณ	: 639.00 ตารางเมตร
การแบ่งพื้นที่ใช้ประโยชน์	: พื้นที่พักรอผู้โดยสาร
รูปแบบสถาปัตยกรรม	: ดี
คุณภาพของวัสดุก่อสร้าง	: ปานกลาง
อายุอาคารประมาณ	: 16 ปี
สภาพอาคาร	: ปานกลาง
การดูแล บำรุงรักษา	: ปานกลาง

โครงสร้างและวัสดุอาคาร

โครงสร้างอาคาร	: คสล.
โครงสร้างหลังคา	: ไม้เนื้อแข็ง
วัสดุผนังหลังคา	: ซีเมนต์บอร์ดคลุมด้วยหญ้าคา
ฝ้าเพดาน	: ไม่มี
ผนังและวัสดุผิว	: เปิดโล่ง
พื้นและวัสดุปูผิวพื้น	: พื้นคอนกรีตเสริมเหล็กปูกระเบื้องเคลือบดินเผา และกระเบื้องเคลือบ
ประตู	: -
หน้าต่าง	: -
ระเบียง	: -
ห้องน้ำ	: วัสดุผิวพื้นและผนังปูด้วย กระเบื้องเคลือบ
สุขภัณฑ์ประกอบด้วย	: โถชักโครกชนิดนั่งราบ และโถปัสสาวะ
การใช้ประโยชน์โดยรวมปัจจุบัน	: อาคารพักรอผู้โดยสาร

4. กลุ่มอาคารฯเข้าผู้โดยสารระหว่างประเทศ (GATE 5)

รายละเอียดของอาคารสิ่งก่อสร้าง และส่วนปรับปรุง แต่ละรายการแสดงดังต่อไปนี้

สิ่งปลูกสร้างรายการที่ 4 : ได้แก่ อาคารแปดเหลี่ยม

รายละเอียดทั่วไป

ลักษณะอาคาร	: อาคารตึกชั้นเดียว
พื้นที่รวมประมาณ	: 995.00 ตารางเมตร
การแบ่งพื้นที่ใช้ประโยชน์	: พื้นที่พักรอผู้โดยสาร
รูปแบบสถาปัตยกรรม	: ดี
คุณภาพของวัสดุก่อสร้าง	: ปานกลาง
อายุอาคารประมาณ	: 16 ปี
สภาพอาคาร	: ปานกลาง
การดูแล บำรุงรักษา	: ปานกลาง

โครงสร้างและวัสดุอาคาร

โครงสร้างอาคาร	: คสล.
โครงหลังคา	: ไม้เนื้อแข็ง
วัสดุผนังหลังคา	: ซีเมนต์บอร์ดคลุมด้วยหญ้าคา
ฝ้าเพดาน	: ไม่มี
ผนังและวัสดุผิว	: เปิดโล่ง
พื้นและวัสดุปูผิวพื้น	: พื้นคอนกรีตเสริมเหล็กปูกระเบื้องเคลือบดินเผา และกระเบื้องเคลือบ
ประตู	: -
หน้าต่าง	: -
ระเบียง	: -
ห้องน้ำ	: -
สุขภัณฑ์ประกอบด้วย	: -
การใช้ประโยชน์โดยรวมปัจจุบัน	: อาคารพักรอผู้โดยสาร

5. กลุ่มอาคารขาคอกผู้โดยสารระหว่างประเทศ (GATE 6)

รายละเอียดของอาคารสิ่งก่อสร้าง และส่วนปรับปรุง แต่ละรายการแสดงดังต่อไปนี้

สิ่งปลูกสร้างรายการที่ 5 : ได้แก่ อาคารแปดเหลี่ยม

รายละเอียดทั่วไป

ลักษณะอาคาร	: อาคารตึกชั้นเดียว
พื้นที่รวมประมาณ	: 654.00 ตารางเมตร
การแบ่งพื้นที่ใช้ประโยชน์	: พื้นที่พักรอผู้โดยสาร
รูปแบบสถาปัตยกรรม	: ดี
คุณภาพของวัสดุก่อสร้าง	: ปานกลาง
อายุอาคารประมาณ	: 16 ปี
สภาพอาคาร	: ปานกลาง
การดูแล บำรุงรักษา	: ปานกลาง

โครงสร้างและวัสดุอาคาร

โครงสร้างอาคาร	: คสล.
โครงสร้างหลังคา	: ไม้เนื้อแข็ง
วัสดุผนังหลังคา	: ซีเมนต์บอร์ดคลุมด้วยหญ้าคา
ฝ้าเพดาน	: ไม่มี
ผนังและวัสดุผิว	: เปิดโล่ง
พื้นและวัสดุปูผิวพื้น	: พื้นคอนกรีตเสริมเหล็กปูกระเบื้องเคลือบดินเผา และกระเบื้องเคลือบ
ประตู	: -
หน้าต่าง	: -
ระเบียง	: -
ห้องน้ำ	: -
สุขภัณฑ์ประกอบด้วย	: -
การใช้ประโยชน์โดยรวมปัจจุบัน	: อาคารพักรอผู้โดยสาร

6. กลุ่มอาคารสนับสนุน

รายละเอียดของอาคารสิ่งก่อสร้าง และส่วนปรับปรุง แต่ละรายการแสดงดังต่อไปนี้

สิ่งปลูกสร้างรายการที่ 6 : ได้แก่ อาคารสำนักงานดับเพลิง สูง 2 ชั้น
และอาคารหอควบคุมการบิน

รายละเอียดทั่วไป

ลักษณะอาคาร	: อาคารตึก 2 ชั้น
พื้นที่รวมประมาณ	: 467.50 ตารางเมตร
การแบ่งพื้นที่ใช้ประโยชน์	: โรงจอดรถดับเพลิง, ห้องสำนักงาน
รูปแบบสถาปัตยกรรม	: มาตรฐาน
คุณภาพของวัสดุก่อสร้าง	: ปานกลาง
อายุอาคารประมาณ	: 8 ปี
สภาพอาคาร	: ใหม่
การดูแล บำรุงรักษา	: ปานกลาง

โครงสร้างและวัสดุอาคาร

โครงสร้างอาคาร	: คสล.
โครงสร้างหลังคา	: เหล็ก
วัสดุผนังหลังคา	: เมทัลชีท (เหล็กกรีดลอน)
ฝ้าเพดาน	: ยิปซัมบอร์ดฉาบรอยต่อเรียบทาสี
ผนังและวัสดุผิว	: ก่ออิฐฉาบปูนเรียบทาสี, ผนังเปิดโล่ง
พื้นและวัสดุผิวพื้น	: คสล.ขัดมัน
ประตู	: กระจกกรอบอลูมิเนียม
หน้าต่าง	: กระจกกรอบอลูมิเนียม
ระเบียง	: -
ห้องน้ำ	: พื้นฉาบผนังด้วยกระเบื้องเคลือบ
สุขภัณฑ์ประกอบด้วย	: อ่างล้างหน้า, โถชักโครกนั่งราบบ, โถปัสสาวะ
การใช้ประโยชน์โดยรวมปัจจุบัน	: อาคารสำนักงานดับเพลิง 2 ชั้น

ส่วนควบพัฒนาอื่นๆ

- ทางวิ่งแบบทางวิ่งเดี่ยว (Single Runway) ขนาด 94,500.00 ตารางเมตร
- ลานจอดและทางขับเครื่องบินฝั่งตะวันออก ขนาด 24,500.00 ตารางเมตร

5. ข้อกำหนดที่มีผลกระทบ

5.1 ข้อกำหนดผังเมือง

ตามประกาศผังเมืองรวมจังหวัดสุราษฎร์ธานี ตั้งอยู่ในพื้นที่ สีชมพู (1.3) จัดเป็นประเภทชุมชน

5.2 กฎหมายควบคุมอาคาร

ทรัพย์สินตั้งอยู่ในเขตการปกครองท้องถิ่นของเทศบาลนครเกาะสมุย การขออนุญาตปลูกสร้าง
ตัดแปลง รื้อถอนอาคาร จะต้องยื่นขอใบอนุญาตจากหน่วยงานข้างต้นก่อน

พระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 และพ.ศ.2543 (ฉบับที่ 3)

5.3 การเวนคืน

ณ วันสำรวจ ทรัพย์สินไม่ตั้งอยู่ในแนวเวนคืนของหน่วยราชการใดๆ

5.4 การถูกรอนสิทธิต่างๆ

แนวสายไฟฟ้าแรงสูง : ไม่มี

การตกเป็นทางเข้าออกให้ที่ดินแปลงอื่นโดยการจัดการจำยอม : ไม่มี

การตกเป็นทางเข้าออกให้ที่ดินแปลงอื่นตามสภาพ : มี เป็นถนนทางเข้า-ออก สนามบินสมุย
ผ่านที่ดิน นส.3ก.เลขที่ 896

การรอนสิทธิอื่นๆ : ไม่มี

5.5 กฎหมายอื่น ๆ

ไม่มี

5.6 โครงการพัฒนาของภาครัฐ

ไม่มี

6. การวิเคราะห์ทรัพย์สิน

6.1 ข้อดีและข้อด้อยของทรัพย์สิน

จากการสำรวจลักษณะต่างๆ และปัจจัยแวดล้อมทั่วไปของทรัพย์สิน ผู้ประเมินมีความเห็นว่าทรัพย์สินมีลักษณะเฉพาะที่เป็นจุดแข็งและจุดอ่อนดังต่อไปนี้

การวิเคราะห์ทรัพย์สินโดยใช้ SWOT Analysis

ข้อดี / จุดแข็ง

- ที่ตั้งอยู่ในบริเวณแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยว, ชุมชนย่านการค้า, โรงแรม, รีสอร์ท ย่านชายหาดเชิง และอ่าวป่าตองบนเกาะสมุย
- การคมนาคมสะดวกสามารถเข้าถึง และเชื่อมต่อได้หลายเส้นทาง
- ที่ดินได้รับการพัฒนาแล้ว เป็นการใช้จ่ายประโยชน์สูงสุด
- มีระบบสาธารณูปโภคครบถ้วนได้มาตรฐาน
- สิ่งปลูกสร้างมีรูปแบบเฉพาะ สวยงามเหมาะสมกับพื้นที่ และการใช้ประโยชน์ด้านธุรกิจประเภทอากาศยาน

ข้อด้อย / จุดอ่อน

- ทางเข้า-ออกหลักติดถนนสายรองหน้ากว้างติดถนนประมาณ 12.00 เมตร
- ที่ดินมีรูปร่างหลายเหลี่ยม
- มีพื้นที่ดินบางส่วนยังไม่มีค่าใช้จ่าย

6.2 การใช้ประโยชน์สูงสุดและดีที่สุด

จากการพิจารณาถึงลักษณะทางกายภาพของที่ดินที่ทำการประเมินมูลค่า ผู้ประเมินมีความเห็นว่า การใช้ประโยชน์ในที่ดินที่มีความเหมาะสม และให้ประโยชน์สูงสุดและดีที่สุดของทรัพย์สิน คือ ธุรกิจการบิน

6.3 ความคิดเห็นเพิ่มเติม

ไม่มี

7. การประเมินมูลค่าทรัพย์สิน

7.1 หลักเกณฑ์ในการประเมินมูลค่าทรัพย์สินนี้

ผู้ประเมินได้พิจารณาใช้หลักเกณฑ์การประเมินมูลค่าทรัพย์สินตาม **มาตรฐานวิชาชีพของสมาคมผู้ประเมินค่าทรัพย์สินแห่งประเทศไทย** โดยการประเมินมูลค่าทรัพย์สินนี้ตามวัตถุประสงค์ที่อ้างถึงในครั้งนี้ ได้พิจารณาใช้หลักเกณฑ์การประเมิน “**เพื่อกำหนดมูลค่าตลาด**” เพื่อประมาณการมูลค่าของทรัพย์สินในสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ภายใต้เงื่อนไข และข้อจำกัด ที่แสดงไว้ในรายงานฉบับนี้

โดย **มูลค่าตลาด** หมายถึง “มูลค่าเป็นตัวเงินซึ่งประมาณว่าเป็นราคาของทรัพย์สินที่สามารถใช้ตกลงซื้อขายกันได้ระหว่างผู้เต็มใจขายกับผู้เต็มใจซื้อ ณ วันที่ประเมินมูลค่า ภายใต้เงื่อนไขการซื้อขายปกติที่ผู้ซื้อและผู้ขายไม่มีผลประโยชน์เกี่ยวเนื่องกัน โดยได้มีการเสนอขายทรัพย์สินในระยะเวลาพอสมควร และโดยที่ทั้งสองฝ่ายได้ตกลงซื้อขายด้วยความรอบรู้อย่างรอบคอบและปราศจากภาวะกดดัน ทั้งนี้ให้ถือด้วยว่าสามารถโอนสิทธิครอบครองตามกฎหมายโดยสมบูรณ์ในทรัพย์สินได้” มูลค่าตลาดโดยทั่วไปจะไม่คำนึงถึงต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายในการซื้อหรือค่าธรรมเนียมหรือ ภาษีใดๆ รายละเอียดหลักเกณฑ์การประเมินมูลค่าทรัพย์สินข้างต้น แสดงในภาคผนวก ข

7.2 เงื่อนไขและข้อจำกัดในการประเมินมูลค่าทรัพย์สินนี้

1. การประเมินสิ่งปลูกสร้าง ผู้ประเมินพิจารณาจากแบบแปลน, ผังบริเวณที่มีการกำหนดมาตราส่วน ที่ได้รับจากผู้ว่าจ้าง และประกอบกับการสำรวจสิ่งปลูกสร้าง ซึ่งบางส่วนไม่สามารถเข้าไปตรวจสอบรายละเอียดได้ทั้งหมด บางส่วนจึงพิจารณาจากข้อมูลที่ได้รับจากทางผู้ว่าจ้างเป็นหลัก

2. รายละเอียดที่ดินที่มีการเช่าครั้งนี้ ประกอบไปด้วยที่ดิน จำนวน 20 แปลง แบ่งเป็นโฉนดที่ดิน จำนวน 10 แปลง และ น.ส.3.ก จำนวน 10 แปลง เนื้อที่ดินรวมทั้งสิ้น 396-3-66.9 ไร่ โดยมีพื้นที่กองทรัสต์ทำการเช่า มีเนื้อที่ดินรวม 231-3-26.9 ไร่ และทรัพย์สินภายใต้สิทธิภาระติดพันในอสังหาริมทรัพย์ (อันเป็นที่จำเป็นต่อการดำเนินงาน สนามบินสมุย) เนื้อที่รวมประมาณ 28-2-13 ไร่ (หรือ 11,413 ตารางวา) การประเมินมูลค่าครั้งนี้ บริษัทฯ ทำการประเมินโดยอยู่ภายใต้สมมติฐานที่ทรัพย์สินไม่มีปัญหาทางกฎหมายและข้อพิพาทอื่นใดในทรัพย์สิน ที่อาจส่งผลในการใช้ประโยชน์ของทรัพย์สิน ทั้งคำสั่งห้ามโอน และคำสั่งอายัด ตลอดจนการใช้ทางเข้า - ออก เพื่อการใช้ประโยชน์ในทรัพย์สิน รวมถึงสามารถใช้ประโยชน์ในพื้นที่อาคารสนับสนุนและระบบสาธารณูปโภค เพื่อให้ทางกองทรัสต์ ดำเนินกิจการได้ ตลอดอายุสัญญาเช่า

3. รายงานประเมินฉบับนี้เป็นการสอบทานการประเมินมูลค่าทรัพย์สินซึ่งทางบริษัทได้เคยทำการประเมินแบบเต็มรูปแบบแล้ว ตามรายงานเดิมเลขที่ SCA-2022-055 ลงวันที่ 5 เมษายน 2565 ซึ่งการประเมินครั้งนี้เป็นการประเมินสอบทานทรัพย์สินซึ่งทางบริษัทไม่ได้ทำการออกสำรวจทรัพย์สิน ตามความประสงค์ของทางผู้ว่าจ้าง โดยได้รับการยืนยันจากทางผู้ว่าจ้างว่าทรัพย์สินอยู่ในสภาพที่มีการดำเนินงานได้ตามปกติ

4. อ้างถึงรายงานการประเมินเดิม รายงานเลขที่ SCA-2022-055 ลงวันที่ 5 เมษายน 2565 ราคาประเมินเดิมมีมูลค่า 14,160,000,000 บาท โดยในการประเมินมูลค่าครั้งนี้ มีราคาประเมินสูงขึ้น เนื่องจากระยะเวลาในการคำนวณเพิ่มขึ้นเล็กน้อย ประกอบกับระยะเวลาในการคิดลดมีระยะเวลาลดลง (ตัวคุณคิดลดน้อยลง) จึงทำให้มูลค่าทรัพย์สินเพิ่มขึ้น

5. ในการสอบทานการประเมินมูลค่าครั้งนี้ ผู้ว่าจ้างมีวัตถุประสงค์ให้ประเมินมูลค่าทรัพย์สินเป็นรายไตรมาส ดังนี้

- ประเมินมูลค่า ณ.วันที่ 31 มีนาคม พ.ศ. 2566 (ไตรมาสที่ 1 ปี พ.ศ.2566)
- ประเมินมูลค่า ณ.วันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2566 (ไตรมาสที่ 2 ปี พ.ศ.2566)
- ประเมินมูลค่า ณ.วันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2566 (ไตรมาสที่ 3 ปี พ.ศ.2566)
- ประเมินมูลค่า ณ.วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2566 (ไตรมาสที่ 4 ปี พ.ศ.2566)

โดยการประเมินมูลค่าทรัพย์สิน ไตรมาสที่ 2-3 อ้างอิงสมมติฐานเกี่ยวกับรายได้ต้นทุนและค่าใช้จ่ายตาม การประเมินมูลค่าทรัพย์สิน ณ.วันที่ 31 มีนาคม 2566 (ไตรมาสที่ 1 พ.ศ.2566) โดยบริษัทฯ ประเมินภายใต้ สมมติฐานว่าไตรมาสที่ 2-3 จะไม่มีปัจจัยอื่นที่มากกระทบต่อการดำเนินงานกิจการของทรัพย์สินอย่างมีนัยสำคัญ จนทำ ให้สมมติฐานเปลี่ยนแปลงซึ่งจะมีผลต่อมูลค่าทรัพย์สิน

7.3 สมมติฐานเพิ่มเติม/พิเศษ ในการประเมินมูลค่าทรัพย์สินนี้

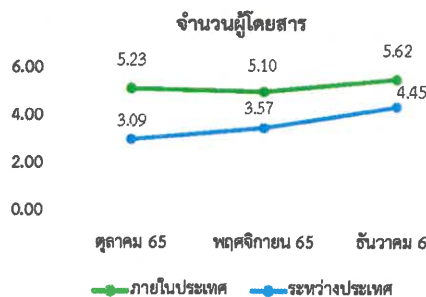
ในการประเมินครั้งนี้ บริษัท กรุงสยามประเมินค่าทรัพย์สิน จำกัด ไม่มีสมมติฐานเพิ่มเติม/พิเศษ อื่นๆ หรือได้รับคำสั่งเงื่อนไขพิเศษอื่นๆ เกี่ยวกับกรประเมินจากผู้ว่าจ้างแต่อย่างใด

ภาพรวมธุรกิจการบิน

รายงานสถิติการขนส่งทางอากาศไตรมาสที่ 4 ประจำปี 2565



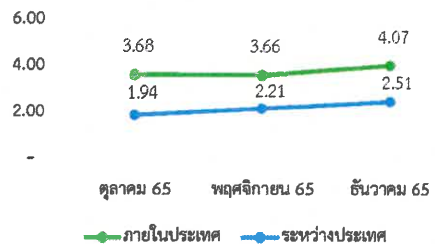
1. สถิติการขนส่งทางอากาศภาพรวมของประเทศ



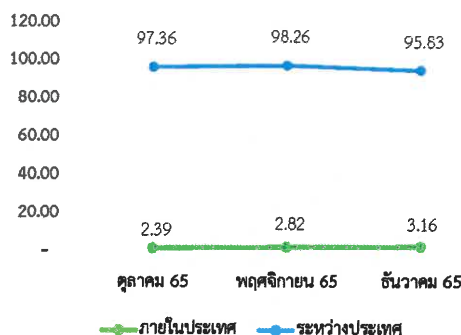
จำนวนผู้โดยสารในไตรมาสที่ 4 มีจำนวนทั้งสิ้น 27.06 ล้านคน เพิ่มขึ้น 6.27 ล้านคน หรือเพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 30.16 โดยเป็นการเพิ่มขึ้นของผู้โดยสาร ภายในประเทศจำนวน 3.58 ล้านคน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 47.55 และการเพิ่มขึ้นของผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 2.69 ล้านคนหรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 20.28 จากไตรมาสที่ผ่านมา จำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นเป็นผลเกี่ยวเนื่องมาจากมาตรการ การเปิดประเทศอย่างเต็มรูปแบบที่ทำให้ผู้โดยสารทั้งภายใน และระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ รวมทั้งเป็นช่วง HIGH SEASON ที่มีวันหยุดยาว รวมไปถึงการเดินทางในช่วง เทศกาลปีใหม่ จึงทำให้มีการเดินทางทางอากาศเพิ่มมากขึ้น

ปริมาณเที่ยวบินในไตรมาสที่ 4 มีความสอดคล้อง กับจำนวนผู้โดยสาร เนื่องจากในไตรมาสนี้มีปริมาณ เที่ยวบินทั้งสิ้น 180,558 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้น 32,269 เที่ยวบิน หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 21.76 เมื่อเทียบกับ ในช่วงไตรมาสที่ 3 โดยเป็นเที่ยวบินจำนวนออกเป็น เที่ยวบินภายในประเทศจำนวน 114,062 เที่ยวบินหรือ เพิ่มขึ้นร้อยละ 15.67 และเที่ยวบินระหว่างประเทศ จำนวน 66,496 เที่ยวบินหรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 33.86

ปริมาณเที่ยวบิน



ปริมาณขนส่งทางอากาศ



ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศในไตรมาสที่ 4 มีปริมาณที่เพิ่มขึ้นจากไตรมาสที่ 3 โดยในไตรมาสที่ 4 มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศทั้งสิ้น 299.82 พันตัน เพิ่มขึ้น 4.75 พันตัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.61 โดยเป็น ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศจำนวน 8.37 พันตันหรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.64 และปริมาณการขนส่ง สินค้าทางอากาศระหว่างประเทศจำนวน 291.45 พันตันหรือ เพิ่มขึ้นร้อยละ 1.21

2. เหตุการณ์สำคัญที่เกิดขึ้น

1 ตุลาคม 2565

การลงนามสัญญาใบรับแรกของการประชุมสมัชชาสามัญองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

CAAI และ CAAT ลงนามร่วมมือกันในการสนับสนุนเพื่อเตรียมความพร้อมการเปลี่ยนแปลง เพื่อไปสู่การบังคับใช้กฎระเบียบด้านการบินพลเรือนในรูปแบบ TCARs ตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) โดยโครงการนี้จะเริ่มเดือนตุลาคม 2565 และคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2570

26 ตุลาคม 2565

CAAT ลงนามบันทึกความเข้าใจกับ CAA Mongolia

โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความร่วมมือในด้านความปลอดภัยและการส่งเสริมการขนส่งทางอากาศระหว่างทั้งสองประเทศ โดยทั้งสองฝ่ายตกลงที่จะแลกเปลี่ยนประสบการณ์และให้ความช่วยเหลือต่อกัน เพื่อพัฒนาระบบงานกำกับดูแลของทั้งสองประเทศ

26 ตุลาคม 2565

CAAT จัดงานประชุมสัมมนาเพื่อรับฟังความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโครงการจัดทำดัชนีชี้วัดผลกระทบทางเศรษฐกิจ (Economic Index) ที่เกิดจากภาคอุตสาหกรรมการบิน

โครงการนี้เป็นโครงการเพื่อพัฒนาบัญชีประชาชาติด้านการบินของประเทศไทย (ASA) ตามแนวทางขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ซึ่งถือเป็นเครื่องมือสำหรับกรอบนโยบายกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากภาคการบินพลเรือน และในขณะที่เป็นเครื่องมือที่ช่วยชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของภาคการบินพลเรือนต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศไทย

9 พฤศจิกายน 2565

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานเชียงใหม่ ใ้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะใหม่จาก CAAT

ผอ. กพท. มอบใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานเชียงใหม่ โดยมี กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับมอบ

19 พฤศจิกายน 2565

CAAT เข้าร่วมการประชุม Slot Conference ครั้งที่ 151

CAAT เข้าร่วมการประชุม Slot Conference ครั้งที่ 151 จัดขึ้นที่เมืองเมลเบิร์นประเทศออสเตรเลีย โดยมีสายการบินระหว่างประเทศกว่า 60 สายการบินทั่วโลกเข้าพบเพื่อหารือจัดสรรเวลาการบินสำหรับฤดูกาลบินปัจจุบัน และฤดูร้อนหน้า ทั้งนี้เวลาการบิน (Slot) เข้าสู่สนามบินหลักของไทยถูกขอร้องจองอย่างหนาแน่น โดย CAAT จะพิจารณาจัดสรรเวลาการบินตามความต้องการของสายการบินให้ได้มากที่สุดและเกิดประโยชน์สูงสุด สอดรับนโยบายการเปิดประเทศและการฟื้นฟูอุตสาหกรรมการบิน

4 ธันวาคม 2565

CAAT และ DGCA Indonesia ร่วมเป็นเจ้าภาพจัดสัมมนา The ASEAN Workshop on CORSIA

CAAT และ DGCA ร่วมกันเป็นเจ้าภาพจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการ The ASEAN Workshop on CORSIA "Towards the First Compliance Period" ซึ่งเป็นกิจกรรมภายใต้แผนงานของ ASEAN Air Transport Working Group (ATWG) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อแลกเปลี่ยนประสบการณ์ ในการดำเนินงาน Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) ของประเทศสมาชิกอาเซียน เพื่อไปสู่การพัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินงานให้ดียิ่งขึ้นต่อไป

7-9 ธันวาคม 2565

CAAT การจัดการประชุมเชิงปฏิบัติการพัฒนาแนวทางการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนทางด้านเศรษฐกิจ พนักงาน กพท. และบุคคลภายนอกเช่น ทบ. บวก. กอก. เพื่อให้การกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของประเทศไทยเป็นส่วนหนึ่งในการสนับสนุนการพัฒนากิจการการบินพลเรือนของประเทศไทยให้ทันตามาตรฐานและคุณภาพการบริการให้เป็นไปอย่างถูกต้อง ครบถ้วน เหมาะสม และสอดคล้องกับนโยบายและข้อเสนอแนะที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนด รวมทั้งเป็นไปตามนโยบายของประเทศไทยและคณะกรรมการการบินพลเรือน

8-9 ธันวาคม 2565

CAAT จัดงานสัมมนาสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจัดงานสัมมนาสถาบันฝึกอบรมด้านการบิน ประจำปี 2565 (ATO Seminar 2022) ณ ห้องประชุม CATCS สถาบันการบินพลเรือน กรุงเทพฯ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้สถาบันด้านการบินทุกประเภท ที่ได้รับการรับรองแล้ว และสถาบันฝึกอบรมที่อยู่ในกระบวนการขอร้องรับรองได้รับทราบถึงกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขอร้องรับรองที่ได้รับทราบถึงกฎระเบียบใหม่ เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับข้อบังคับ TCAR ที่จะเริ่มมีผลบังคับใช้ในปี 2566 รวมทั้งเปิดรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และปัญหาต่าง ๆ ของการดำเนินการฝึกอบรมจากสถาบันฯ ในหนึ่งปีที่ผ่านมา

15 ธันวาคม 2565

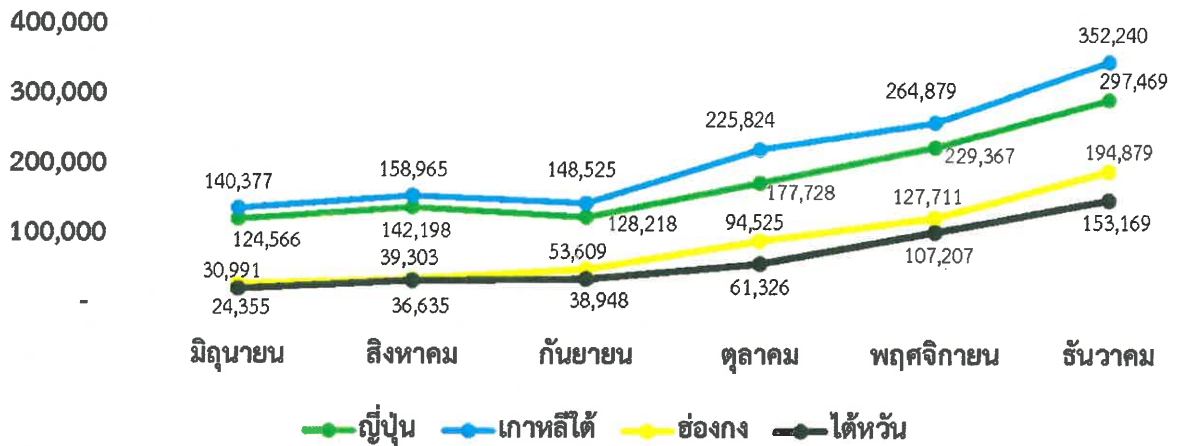
CAAT เข้าร่วมประชุมกับกรมการบินพลเรือน สปป. ลาว

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและกรมการบินพลเรือน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวได้จัดการประชุมขึ้นที่กรมการบินพลเรือน สปป. ลาว เพื่อหารือเกี่ยวกับความร่วมมือด้านการบินระหว่างสองประเทศ พร้อมลงนามในแผนรับภาวะฉุกเฉินด้านบริการจราจรทางอากาศ



3. ผลจากการผ่อนปรนมาตรการเข้าประเทศของญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ไต้หวันและฮ่องกง

จำนวนผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศ



ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ,กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอุตุตะภา และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) วิเคราะห์โดยกองเศรษฐกิจการบิน

ในปัจจุบันหลากหลายประเทศหันมาออกนโยบายการเปิดประเทศและผ่อนปรนออกมาตรการด้านสาธารณสุขมากขึ้นเนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดเริ่มคลี่คลายและประชากรในประเทศมีอัตราการฉีดวัคซีนสูง โดยในไตรมาสที่ 4 ของปี 2565 นี้ประเทศญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ไต้หวัน และฮ่องกง ผ่อนปรนมาตรการด้านสาธารณสุขสำหรับผู้เดินทางจากต่างประเทศ

จากแผนภาพแสดงจำนวนผู้โดยสารที่ในเส้นทางบินระหว่างประเทศจากประเทศต่าง ๆ กับประเทศไทยพบว่าเมื่อประเทศญี่ปุ่น เกาหลี ไต้หวัน และฮ่องกงผ่อนปรนออกมาตรการด้านสาธารณสุขมากขึ้นทำให้มีจำนวนผู้โดยสารค่อย ๆ เพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบจำนวนผู้โดยสารในเส้นทางดังกล่าวระหว่างไตรมาส 3 ปี 2565 และไตรมาส 4 ปี 2565 จะพบว่ามีรายละเอียด ดังนี้

- เส้นทางบินไปกลับญี่ปุ่น - ไทย มีจำนวนผู้โดยสารมากขึ้น 309,582 คน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 78.38
- เส้นทางบินไปกลับเกาหลีใต้ - ไทย มีจำนวนผู้โดยสาร มากขึ้น 395,076 คน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 88.21
- เส้นทางบินไปกลับฮ่องกง - ไทย มีจำนวนผู้โดยสาร มากขึ้น 293,212 คน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 236.65
- เส้นทางบินไปกลับไต้หวัน - ไทย มีจำนวนผู้โดยสารมากขึ้น 221,764 คน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 221.90



ปี 2566-2568 ธุรกิจขนส่งทางอากาศมีแนวโน้มเติบโตดี โดยการขนส่งผู้โดยสารทั้งในประเทศและระหว่างประเทศจะเติบโตตามการฟื้นตัวของภาคท่องเที่ยว ส่วนบริการขนส่งสินค้าทยอยฟื้นตัวตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ขณะที่การแข่งขันด้านราคามีแนวโน้มรุนแรงมากขึ้น ท่ามกลางภาวะการฟื้นฟูธุรกิจและต้นทุนที่มีแนวโน้มปรับสูงขึ้นตามราคาพลังงาน

ปัจจัยท้าทายของธุรกิจ ได้แก่ ราคาเชื้อเพลิงทรงตัวสูง เพิ่มภาวะต้นทุนแก่ผู้ประกอบการ รวมถึงการแข่งขันที่รุนแรงจากผู้ให้บริการต่างชาติรายใหญ่ ซึ่งเพิ่มความครอบคลุมของเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารและสินค้ามายังภูมิภาคเอเชีย และภาวะต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจากการปฏิบัติตามเกณฑ์ความปลอดภัยต่างๆ แม้ COVID-19 จะคลี่คลายลง ทำให้สายการบินต้องปรับตัวต่อเนื่อง ปัจจัยเหล่านี้อาจกระทบอัตรากำไรของธุรกิจ ขณะที่ผู้ประกอบการรายเล็กแข่งขันได้ยากจากข้อจำกัดด้านเงินทุน จำนวนผู้บินและส่วนแบ่งตลาดในเส้นทางบิน

มุมมองวิจัยกรุงศรี

วิจัยกรุงศรีประเมินทิศทางของผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งทางอากาศ สรุปได้ดังนี้

- **การดำเนินงานของท่าอากาศยาน:** รายได้ทยอยฟื้นตัวจากจำนวนผู้โดยสารและเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น โดยผู้ประกอบการจะกลับมารับรู้รายได้หลังครบกำหนดระยะเวลาผ่อนปรนให้ลูกค้ายืดเวลาการชำระเงิน (เช่น สายการบินและร้านค้า) ทั้งยังมีข้อได้เปรียบจากการเป็นผู้ให้บริการผูกขาดของธุรกิจท่าอากาศยานและรายได้ค่าธรรมเนียม เช่น ค่าธรรมเนียมในการขึ้น-ลงของอากาศยาน (Landing Charge) ค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน (Parking Charge) ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (Passenger Service Charge) และค่าสิ่งอำนวยความสะดวก (Aircraft Service Charge) รวมถึงการให้สัญญาสัมปทานที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกต่างๆ ในสนามบิน เช่น บริการอาหารหรือเครื่องดื่ม บริการขนส่งสัมภาระ บริการร้านค้า/ร้านอาหารหรือพื้นที่ค้าปลีกให้เขา นอกจากนี้ ยังได้ประโยชน์จากโครงการลงทุนด้านการบินขนาดใหญ่ของภาครัฐ ส่งผลให้รายได้มีโอกาสเติบโตต่อเนื่อง

- **บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ:** รายได้มีแนวโน้มฟื้นตัวดี ตามจำนวนผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าที่คาดว่าจะปรับดีขึ้นตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจและภาคท่องเที่ยว รวมถึงรายได้จากธุรกิจที่เกี่ยวข้อง อาทิ การรับฝากและกระจายสินค้า การจำหน่ายสินค้าที่ระลึก การบริหารจัดการขนส่งผู้โดยสาร สินค้า และพิธีการศุลกากรต่างๆ ผู้ประกอบการที่มีศักยภาพมีแนวโน้มหาพันธมิตรที่มีเครือข่ายการบินครอบคลุมพื้นที่หลายเส้นทาง เพื่อเสริมความแข็งแกร่งของกิจการ อย่างไรก็ตาม ธุรกิจมีแนวโน้มเผชิญการแข่งขันรุนแรงด้านราคาเพื่อชิงส่วนแบ่งตลาดผู้โดยสารจากคู่แข่งในประเทศและสายการบินต่างชาติ
- **บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ:** รายได้มีแนวโน้มทยอยฟื้นตัว โดยผู้ประกอบการที่มีอากาศยานขนาดเล็ก ส่วนใหญ่จะมีเงินทุนจำกัด อีกทั้งต้องแข่งขันกับธุรกิจขนส่งผู้โดยสารที่มีบริการขนส่งสินค้าร่วมด้วย รวมถึงการที่ลูกค้าหันไปใช้บริการทางเรือที่ค่าระวางขนส่งเริ่มลดลง จึงมีโอกาสเผชิญปัญหาด้านสภาพคล่อง อย่างไรก็ตาม ธุรกิจมีปัจจัยหนุนจากการฟื้นตัวของภาคการผลิตและการค้า และการเติบโตของการค้าออนไลน์ นอกจากนี้ การร่วมมือกับพันธมิตรบริหารจัดการขนส่งซึ่งมีทั้งลูกค้าและปริมาณสินค้าในเรือจะช่วยหนุนการเติบโตของธุรกิจ

ข้อมูลพื้นฐาน

ธุรกิจบริการขนส่งทางอากาศ (Air Transport) มีข้อได้เปรียบด้านความเร็ว ช่วยลดเวลาเดินทาง และสามารถเข้าถึงพื้นที่ทุรกันดารซึ่งการขนส่งแบบอื่นทำได้ยาก ทั้งยังเป็นรูปแบบการเดินทางที่ปลอดภัยที่สุด^{1/} ถึงจุดหมายปลายทางได้ตามเวลาที่กำหนด จึงได้รับความนิยมมากขึ้นในทุกภูมิภาคทั่วโลก สะท้อนจากการพัฒนาสนามบินพาณิชย์ที่ทันสมัย การสร้างเครื่องบินขนาดใหญ่และสมรรถภาพสูงเพื่อบรรทุกผู้โดยสารและบรรทุกสินค้าได้มากขึ้น การพัฒนาเครื่องมือขนส่งที่ทันสมัย ตลอดจนการขยายและปรับปรุงคลังสินค้าบริเวณท่าอากาศยานเพื่ออำนวยความสะดวก และเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งของธุรกิจ อย่างไรก็ตาม จุดด้อยของการขนส่งทางอากาศ อาทิ ค่าใช้จ่ายต่อหน่วยสูงกว่าเมื่อเทียบกับการขนส่งประเภทอื่น ทั้งยังต้องการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจำนวนมากเพื่อรองรับรูปแบบการขนส่งทั้งระบบ

โดยทั่วไป ประเภทของการขนส่งทางอากาศ จำแนกได้ 4 กลุ่ม ดังนี้

- 1) กลุ่มขนส่งผู้โดยสาร (Passenger carriers) จะใช้อากาศยานที่มีห้องโดยสารและเครื่องอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร รายได้หลักมาจากค่าตั๋วโดยสารและบริการเสริมในเที่ยวบิน โดยสายการบินอาจจำหน่ายตั๋วโดยสารบางส่วนแก่ตัวแทนนำเที่ยว (Tour agent) ในราคาพิเศษ (Wholesale price) ตามเส้นทางบินทั้งปี เพื่อให้มีรายได้ที่แน่นอน
- 2) กลุ่มขนส่งสินค้า (Cargo services carriers) พัสดุและสินค้าเร่งด่วน (Air express services) จะใช้อากาศยานขนส่ง (Freighter) ที่มีเครื่องมือ อุปกรณ์และเทคโนโลยีในการขนถ่ายสินค้า รายได้หลักมาจากค่าบริการขนส่งสินค้าและพิธีการศุลกากร ประเภทสินค้าที่ขนส่ง ได้แก่ สินค้าทั่วไป (General cargo) สินค้าที่ต้องการการดูแลเป็นพิเศษ (Special cargo) สินค้าของบริษัทการบิน (Service cargo เช่น อุปกรณ์ช่าง ชิ้นส่วนอะไหล่อากาศยาน) รวมถึงสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ทางการทูต (Diplomatic cargo & mail)
- 3) กลุ่มขนส่งผู้โดยสารและสินค้าควบคู่กัน (Combined carriers) จะใช้พื้นที่ระวางบรรทุกสินค้าใต้ท้องอากาศยานขนส่งผู้โดยสาร (Belly) จึงมีรายได้ทั้งค่าโดยสารและค่าบริการขนส่งสินค้าควบคู่กัน
- 4) กลุ่มการบินพาณิชย์อื่น (Other air services) ให้บริการในตลาดเฉพาะ (Niche market) อาทิ บินชมทัศนียภาพ ผักบิน ดึงพสุธา และถ่ายทำภาพยนตร์โดยใช้อากาศยานเฉพาะสำหรับบริการแต่ละประเภท เช่น เฮลิคอปเตอร์ บอลลูน และเครื่องบินเล็ก

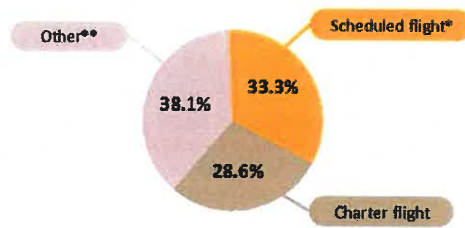
ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ดำเนินธุรกิจขนส่งผู้โดยสารควบคู่กับการขนส่งสินค้า โดยร่วมกับตัวแทนบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Freight forwarder) ขยายระวางบรรทุกสินค้าแก่ลูกค้าอีกทอดหนึ่ง รวมถึงมีพันธมิตรทางธุรกิจทั้งในและต่างประเทศเพื่อให้บริการในเส้นทางที่มีช่วงเวลาไม่ทับซ้อนกัน ทำให้การขนส่งสินค้าครอบคลุมทุกเส้นทางบิน

1/ สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) มีสมาชิก 290 สายการบินทั่วโลก (คิดเป็น 83% ของปริมาณการจราจรทางอากาศทั่วโลก) ระบุถึงค่าเฉลี่ยของอุบัติเหตุทางอากาศในรอบ 5 ปี (ปี 2560-2564) อยู่ที่ 44.2 ครั้งต่อปี ขณะที่จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางเครื่องบินต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของอุบัติเหตุจากการเดินทางรูปแบบอื่น (อาทิ รถยนต์ รถประจำทาง รถจักรยานยนต์ รถไฟ และเรือ)

การให้บริการขนส่งทางอากาศแบ่งออกเป็น 3 ลักษณะ ได้แก่

- 1) การให้บริการแบบประจำมีกำหนด (Scheduled service) มีเส้นทางและตารางเวลาบินแน่นอน สามารถจัดสรรการบินทั้งการรับส่งผู้โดยสารและกระแสน้ำมันตามกำหนดเวลา และอาจให้บริการเที่ยวบินไม่ประจำหรือเช่าเหมาลำด้วย สำหรับผู้ประกอบการไทยที่อยู่ในกลุ่มนี้มีสัดส่วน 33.3% ของผู้ประกอบการทั้งหมด (ภาพที่ 1)
- 2) การให้บริการแบบไม่ประจำหรือเช่าเหมาลำ (Non-scheduled or charter flight service) ให้บริการเป็นครั้งคราวหรือเป็นเที่ยวบินพิเศษ ผู้ประกอบการไทยมีสัดส่วน 28.6% ส่วนใหญ่เป็นรายเล็กและมีจำนวนเครื่องบินอย่างน้อย 1 ลำ จึงมีทางเลือกในการให้บริการไม่มาก ทั้งนี้ ภาครัฐกำหนดให้ผู้ประกอบการที่มีอากาศยานน้อยลำทำการบินได้เฉพาะเช่าเหมาเป็นรายเที่ยว (Ad hoc charter flight) หากมีสองลำขึ้นไปสามารถบินเช่าเหมาตามที่ขออนุญาต (Program charter flight)
- 3) การให้บริการเฉพาะด้าน อาทิ บริการบินชมทัศนียภาพ ผักบิน ดึงพสุธา ขนส่งผู้ป่วย สื่อสาร (รายงานจราจร สํารวจสภาพอากาศ) และถ่ายทำภาพยนตร์ ผู้ประกอบการไทยมีสัดส่วน 38.1%

Figure 1: Share of Thai AOL Service Route (2021)



Note: * Scheduled flight services include charter service
 ** Others such as service by balloon, by helicopter, for testing, for sight-seeing, for skydiving, etc.
 Source: The Civil Aviation Authority of Thailand (CAAT)

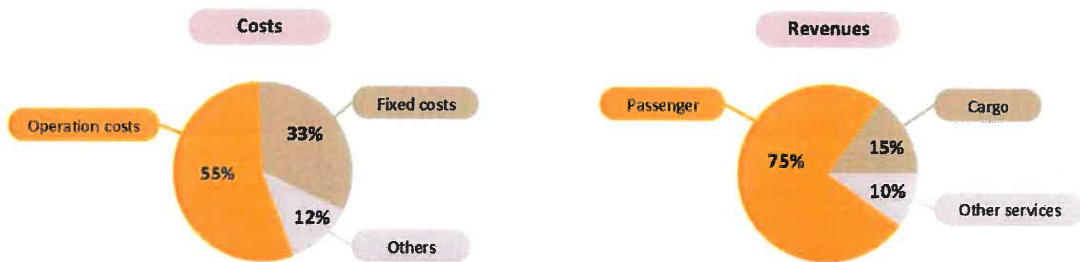
Table 1: Cost of Transportation per Unit (2016)

Mode	THB per ton-km
Road	1.72-2.12
Water	0.64-0.65
Air	10.00

Note: Water mode includes inland and coastal
 Source: Office of Transport and Traffic Policy and Planning (OTP)

ต้นทุนต่อหน่วยของการขนส่งทางอากาศสูงกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น (ตารางที่ 1) โดยต้นทุนหลัก แบ่งเป็น (1) ต้นทุนการดำเนินงาน มีสัดส่วน 55% ของต้นทุนทั้งหมด อาทิ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง (ประมาณ 30-35% ของต้นทุนดำเนินงานรวม แต่อาจสูงถึง 40-45% ช่วงราคาน้ำมันพุ่งสูง^{2/}) (2) ต้นทุนคงที่ (สัดส่วน 33%) อาทิ ค่าจ้างบุคลากรโดยเฉพาะผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทาง ค่าซื้อ/เช่าอากาศยาน และค่าบริหารจัดการข้อมูลการบินและระบบสนับสนุน และ (3) ต้นทุนอื่น ๆ อาทิ การตรวจดูแลอากาศยานประจำวัน การซ่อมบำรุงตามกำหนดเวลา และค่าธรรมเนียมการใช้บริการในท่าอากาศยานและภาคพื้นดินหรือลานจอด ขณะที่รายรับสำหรับบริการประเภทขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ได้แก่ ค่าโดยสาร (สัดส่วน 75% ของรายรับทั้งหมด) ค่าบริการขนส่งสินค้า (15%) และรายรับอื่นๆ (10%) (ภาพที่ 2)

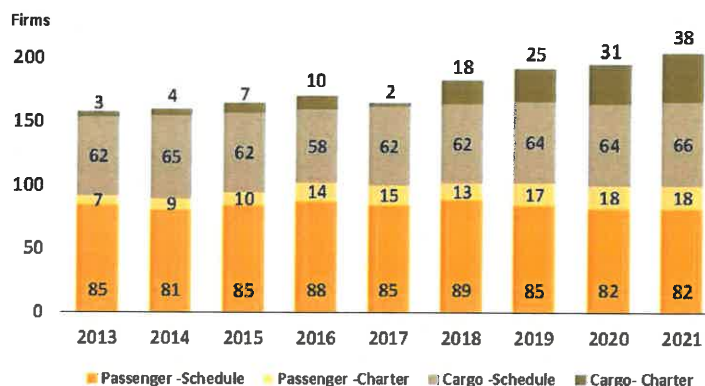
Figure 2: Share of Airline Cost & Revenue



Source: Company data compiled by Krungsri Research

2/ สายการบินนิยมทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานล่วงหน้า (Fuel hedging) เพื่อลดความผันผวนของราคาในอนาคต

Figure 3: Number of Air Transport Provider By Type of Services



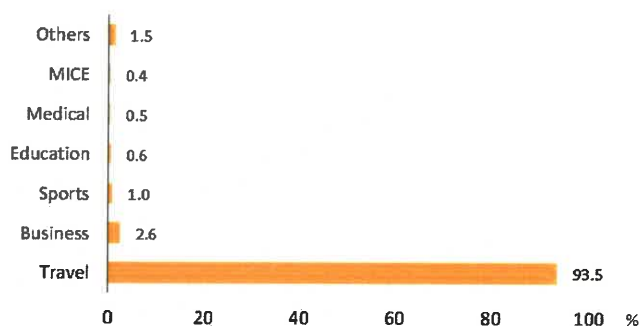
Source: Department of Business Development (DBD)

ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศมี 2 รูปแบบ ได้แก่ (1) มีใบอนุญาตเดินอากาศ มีเครื่องบินเป็นของตนเองหรือเช่า มีเส้นทางบินประจำ และ/หรือ ให้บริการเช่าเหมาลำ และ (2) ไม่มีเครื่องบินของตนเอง แต่เป็นตัวแทนจอร์วางกับผู้ประกอบการกลุ่มแรก และขายพื้นที่ให้ลูกค้า (เช่น ธุรกิจนำเที่ยว / บริการจัดการขนส่งสินค้า) โดยปี 2564 ผู้ประกอบการที่จดทะเบียนการค้าในประเทศไทยมีจำนวน 204 ราย (ที่มา: กรมธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์) มีทั้งผู้ประกอบการสัญชาติไทยและผู้ร่วมทุนกับต่างชาติ (ภาพที่ 3) แบ่งเป็น

- ผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสาร มีจำนวน 100 ราย (สัดส่วน 49.0% ของผู้ประกอบการทั้งหมด) โดย 82 รายมีเที่ยวบินประจำ เป็นรายใหญ่ 23 ราย อาทิ บมจ.การบินไทย บมจ.สายการบินนกแอร์ และบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ ส่วนรายที่ไทยร่วมทุนกับต่างชาติ อาทิ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ (มาเลเซีย) และบริษัทไทย เวียดนามเจ็ท แอร์ จอยท์ สต็อค (ไอร์แลนด์และเวียดนาม) และ 18 รายไม่มีเที่ยวบินประจำ เป็นรายใหญ่ 1 ราย ได้แก่ บริษัทไทย ไล้ออน เมนทารี (ไทยร่วมทุนกับอินโดนีเซีย)

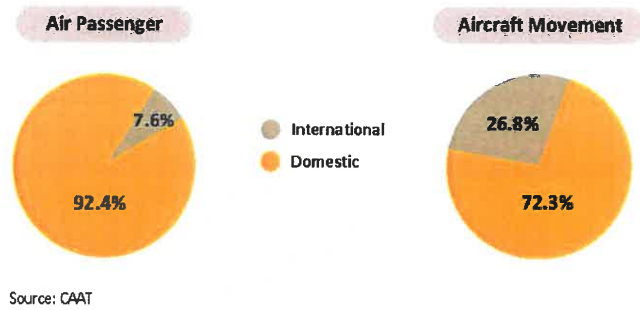
การเติบโตของธุรกิจในกลุ่มนี้จะสอดคล้องกับการขยายตัวของภาคท่องเที่ยว เนื่องจาก 93.5% ของผู้โดยสารที่เดินทางมาไทยมีวัตถุประสงค์เพื่อการท่องเที่ยว (ภาพที่ 4) อย่างไรก็ตาม การแพร่ระบาดของ COVID-19 ในปี 2563 และ 2564 ทำให้ธุรกิจอยู่ในภาวะชะงักจากการออกมาตรการเข้มงวดเพื่อควบคุมโรค ซึ่งรวมถึงการห้ามเดินทางข้ามจังหวัดเป็นระยะ และงดการเดินทางระหว่างประเทศ สายการบินส่วนใหญ่จึงปรับตัวมาให้บริการในประเทศเป็นหลัก (ภาพที่ 5) และปรับเที่ยวบินมาขนส่งสินค้ามากขึ้น (ภาพที่ 6) สำหรับสนามบินหลักที่รองรับการเดินทางของผู้โดยสารสูงสุด คือ สุวรรณภูมิและดอนเมืองคิดเป็นสัดส่วนรวมกัน 51% ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด (ปี 2564)

Figure 4: Share of Passenger Journey in Thailand by Objective (2020)



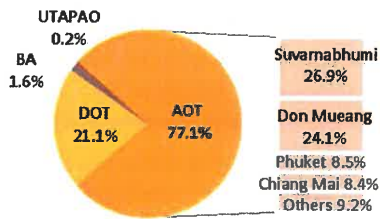
Source: National Statistic office (NSO)

Figure 5: Share of Flight & Passenger of Thais AOL by Service Route (2021)



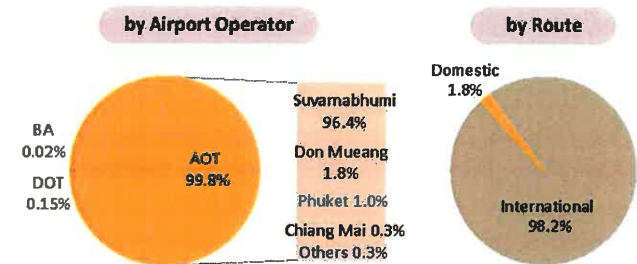
Source: CAAT

Figure 6: Share of Air Passenger in Thailand (2021) by Airport Operator



Note: AOT (Airport of Thailand), DOT (Department of Airports), BA (Bangkok Airways), UTAPAO (Royal Thai Navy)
Source: CAAT

Figure 7: Share of Air Cargo in Thailand (2021)



Note: AOT (Airport of Thailand), DOT (Department of Airports), BA (Bangkok Airways)
Source: CAAT

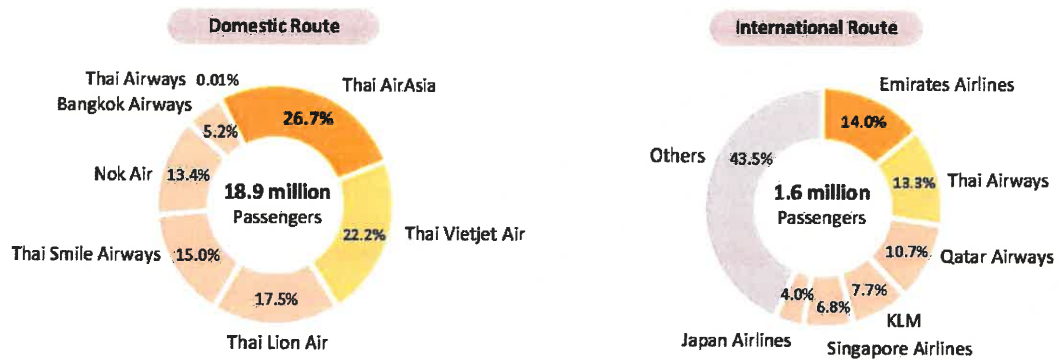
- ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า จำนวน 104 ราย (สัดส่วน 51.0%) โดย 66 รายมีเที่ยวบินประจำ เป็นรายใหญ่ 6 ราย อาทิ บมจ.การบินกรุงเทพ (มีคลังสินค้าที่สุวรรณภูมิและสนามบินส่วนตัวให้บริการเชิงพาณิชย์ 3 แห่ง) บริษัทเฟดเอ็กซ์ เอ็กซ์เพรส อินเตอร์เนชั่นแนล (ประเทศไทย) (สัญชาติเนเธอร์แลนด์) บริษัทเค-ไมล์ แอร์ (ไทยร่วมทุนกับสวิตเซอร์แลนด์) และบริษัทดีเอชแอล เอ็กซ์เพรส อินเตอร์เนชั่นแนล (ไทยร่วมทุนกับเยอรมนี) และอีก 38 รายไม่มีเที่ยวบินประจำ เป็น SME ทั้งหมด บางรายเป็นการร่วมทุนกับต่างชาติ เช่น บริษัท แอร์ เมลด์ โลจิสติกส์ (ไทยร่วมทุนกับฮ่องกง) บริษัท โร้ อีเกน (ไทย-จีน) และบริษัท สตรอง ทาวเวอร์ (ไทย-จีน)

สำหรับสินค้าที่ขนส่งจะมีขนาด/น้ำหนักไม่มาก มีมูลค่าสูงหรือต้องระวังเป็นพิเศษ อาทิ อุปกรณ์และเครื่องประดับ ดอกไม้สด วัคซีน โบรมันต์และงานศิลปะ ชิ้นส่วนคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งประมาณ 98.2% เป็นการขนส่งเส้นทางระหว่างประเทศ (ภาพที่ 7) เนื่องจากภาระขนส่งสินค้าในประเทศมักใช้ทางถนนเป็นหลัก ส่วนการขนส่งไปตลาดต่างประเทศในปริมาณมากมักใช้เส้นทางทางน้ำหรือทะเล อีกทั้งค่าบริการขนส่งทางอากาศยังสูงกว่าแบบอื่น การขนส่งส่วนใหญ่จะผ่านสนามบินที่ดูแลโดยท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย (สัดส่วน 99.8% ของการขนส่งทั้งหมด) อาทิ สุวรรณภูมิและดอนเมือง (ข้อมูลปี 2564; กพท.)

ผู้ประกอบการที่จะให้บริการการบินพลเรือน ต้องได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการ (Air Operator License: AOL) จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ซึ่งปี 2564 มีผู้ถือใบอนุญาต 34 ราย แต่ประกอบกิจการเพียง 32 ราย โดย 14 ราย (เปิดให้บริการเพียง 9 ราย) เป็นผู้ประกอบการขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้าที่มีเที่ยวบินทั้งแบบประจำและแบบเช่าเหมา มีความพร้อมด้านเครื่องบิน บุคลากรและพันธมิตร ที่เหลืออีก 20 ราย (ให้บริการเพียง 17 ราย) ส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการรายกลางและรายเล็กที่ให้บริการเช่าเหมาลำและไม่มีเที่ยวบินประจำ สำหรับรายที่ให้บริการในช่วงวิกฤต COVID-19 เกิดจากผู้ให้บริการน้อยลงทำให้ธุรกิจเผชิญปัญหาสภาพคล่อง รวมถึงการปิดธุรกิจตามนโยบายของบริษัทแม่

ธุรกิจบริการขนส่งทางอากาศของไทยเติบโตต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2551 หลังจาก (1) ภาครัฐทยอยเปิดเสรีการบิน (Aviation liberalization) อาทิ การเปิดเสรีการขนส่งสินค้า (ปี 2551) และขนส่งผู้โดยสารระหว่างเมือง (ปี 2553) ขณะที่การรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ปี 2558) ทำให้มีการเปิดเสรีการบินระหว่างอาเซียนกับภูมิภาคอื่นเพิ่มขึ้น และ (2) การเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carriers: LCCs) ซึ่งมีอัตราค่าโดยสารต่ำกว่าสายการบินเต็มรูปแบบ (Full Services Carriers: FSCs) ประมาณ 40-50% ทำให้ผู้บริโภคสามารถเข้าถึงบริการขนส่งทางอากาศได้ง่ายขึ้น ปัจจัยข้างต้นส่งผลให้ภาวะการแข่งขันของธุรกิจรุนแรงขึ้นจากการเข้ามาของผู้ประกอบการรายใหม่ ทั้งสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ และสายการบินต้นทุนต่ำ จึงมีการขยายการลงทุนด้านต่างๆ อย่างต่อเนื่อง อาทิ การเพิ่มฝูงบินและการบริหารจัดการฝูงบิน (Aircraft capacity) ให้มีประสิทธิภาพ^{3/} การขยายเส้นทางบิน และการทำตลาดลูกค้าเฉพาะกลุ่ม เช่น บริการให้เช่าเหมาลำ (Charter flight)

Figure 8: Share of Thai AOL's Passenger (Scheduled Flight Services)

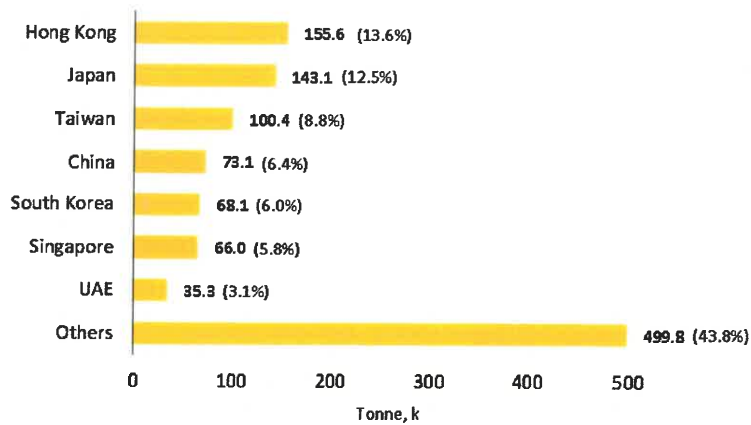


Source: CAAT (2021)

ปี 2564 ผู้ประกอบการสายการบิน (แบบประจำมีกำหนด) ที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารสูงสุด (ภาพที่ 8) แบ่งเป็น **เส้นทางบินในประเทศ** มีการขนส่งผู้โดยสารรวม 18.9 ล้านคน ได้แก่ สายการบินไทยแอร์เอเชีย ขนส่งผู้โดยสารรวม 5.1 ล้านคน (สัดส่วน 26.7% ของผู้โดยสารในประเทศ) รองลงมา คือ ไทยเวียดเจ็ทแอร์ (22.2%) และไทยไลออนแอร์ (17.5%) และ**เส้นทางบินระหว่างประเทศ** มีการขนส่งผู้โดยสารรวม 1.6 ล้านคน ได้แก่ เอมิเรตส์แอร์ไลน์ ขนส่งผู้โดยสาร (ขาเข้า-ออก) รวม 2.2 แสนคน (สัดส่วน 14.0% ของผู้โดยสารระหว่างประเทศทั้งหมด) รองลงมา คือ การบินไทย (13.3%) และกาตาร์แอร์เวย์ (10.7%) โดยประเทศที่เป็นจุดหมายของผู้โดยสาร 3 อันดับแรก ได้แก่ สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ กาตาร์ และสิงคโปร์ ซึ่งเป็นฐานหรือศูนย์กลางการบินไปจุดหมายอื่นทั่วโลก สำหรับ**การขนส่งสินค้าในประเทศ** มีสัดส่วน 1.8% ของปริมาณขนส่งสินค้าทางอากาศทั้งหมด สำหรับประเทศปลายทางที่มีปริมาณขนส่งสินค้าจากไทยมากที่สุด (ภาพที่ 9) ได้แก่ ฮ่องกง (สัดส่วน 12.0% ของปริมาณสินค้าทั้งหมด) ญี่ปุ่น (10.7%) และไต้หวัน (9.4%)

^{3/} พิจารณารวมจากต้นทุนต่อหน่วยจากการผลิตค้ำผู้โดยสาร (Cost per ASK: CASK) ได้จากการนำผลรวมของต้นทุนการดำเนินงานทั้งหมดหารด้วยการผลิตทั้งหมด ซึ่งมาจากจำนวนที่นั่งผู้โดยสารต่อระยะทางบินเป็นกิโลเมตร (Available Seat Kilometers: ASK)

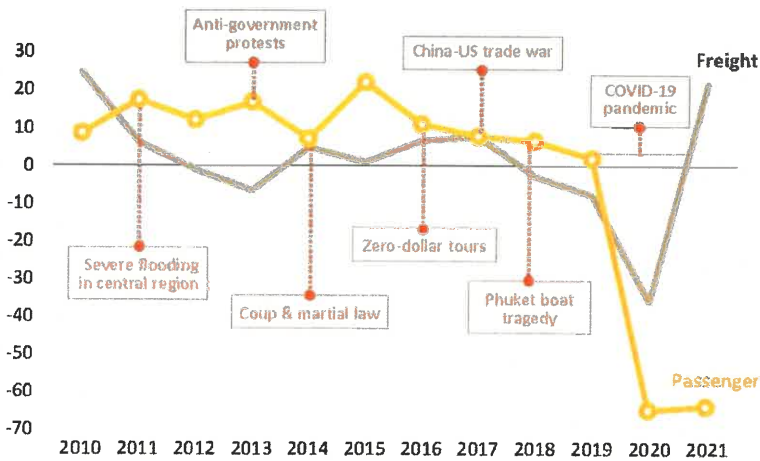
**Figure 9: Destination of Cargo Volume
(Scheduled Flight Service, International Route)**



Source: CAAT (2021)

โดยทั่วไป ผู้ประกอบการจะจัดสรรพื้นที่ขนส่งผู้โดยสารและสินค้าเพื่อบริหารรายได้ (ภาพที่ 10) ในลักษณะ Combined service carriers ที่มีความยืดหยุ่นในการบริหารจัดการระวางบรรทุก มีการปรับเปลี่ยนได้รวดเร็วตามสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง อาทิ การเพิ่มสัดส่วนพื้นที่ขนส่งสินค้าในช่วงที่ผู้โดยสารมีความต้องการเดินทางลดลง หรือเพิ่มสัดส่วนพื้นที่ขนส่งผู้โดยสารในช่วงที่ความต้องการเดินทางสูงขึ้น การปรับตัวดังกล่าวทำให้ผู้ประกอบการสามารถรักษาระดับรายได้เติบโตได้ต่อเนื่อง

**Figure 10: Air Traffic Growth of Thailand
(% YoY)**



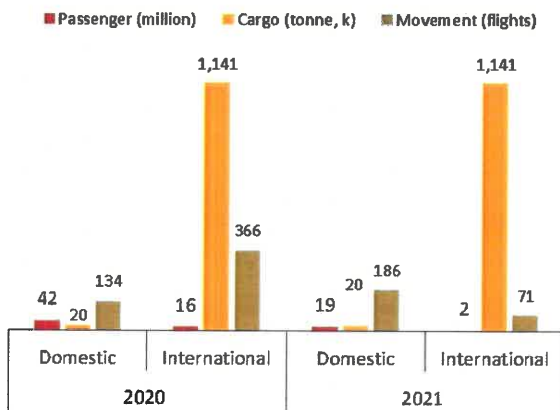
Source: Compiled by Krungsri Research

สถานการณ์ที่ผ่านมา

การแพร่ระบาดต่อเนื่องของไวรัส COVID-19 ในปี 2563 และ 2564 ส่งผลกระทบรุนแรงทำให้ธุรกิจสายการบินทั่วโลกมีผลดำเนินงานขาดทุน จากนโยบายจำกัดการเดินทาง การปิดพรมแดนของหลายประเทศเพื่อควบคุมการแพร่ระบาด โดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association: IATA) ประเมินว่าปี 2564 ธุรกิจสายการบินทั่วโลกมีผลขาดทุน 4.2 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐ ต่อเนื่องจากการขาดทุน 1.38 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2563 สำหรับปี 2565 ธุรกิจสายการบินทยอยฟื้นตัวจากการจัดวัคซีนครอบคลุมทั่วโลก ส่งผลให้เกือบทุกประเทศทยอยยกเลิกมาตรการควบคุมการเดินทางระหว่างประเทศ กระตุ้นให้มีการเดินทางทางอากาศเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม การฟื้นตัวของธุรกิจสายการบินถูกซ้ำเติมจากสถานการณ์สงครามรัสเซีย-ยูเครนที่เริ่มต้นช่วงไตรมาส 1 ปี 2565 และยืดเยื้อจนถึงปัจจุบัน ส่งผลให้ราคาพลังงานและอัตราเงินเฟ้อทั่วโลกปรับสูงขึ้นในอัตราเร่งกระทบเศรษฐกิจหลายประเทศทั่วโลก ปี 2565 IATA จึงคาดว่าจำนวนผู้โดยสารทั่วโลกจะอยู่ที่ 3.4 พันล้านคน เพิ่มขึ้น 83% จากปี 2564 ขณะที่ปริมาณขนส่งสินค้าจะเพิ่มขึ้นสู่ระดับ 60.3 ล้านตัน ใกล้เคียงกับ 61.3 ล้านตันในปี 2562 โดยธุรกิจสายการบินจะขาดทุนลดลงมาอยู่ที่ 6.9 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ จาก 4.2 หมื่นล้านดอลลาร์สหรัฐในปีก่อนหน้า ด้าน ICAO ประเมินว่าช่วง 8 เดือนแรกของปี 2565 ปริมาณการจราจรทางอากาศโดยรวมได้เพิ่มขึ้นสู่ระดับ 80% ของช่วงก่อนเกิด COVID-19 แล้ว

สำหรับธุรกิจสายการบินของไทยในปี 2565 มีสัญญาณฟื้นตัวดีขึ้นสอดคล้องกับทิศทางของสายการบินทั่วโลก อันสืบจาก (1) ทางการบรรลุเป้าหมายฉีดวัคซีนป้องกันไวรัส COVID-19 ครบ 100 ล้านโดส หรือครอบคลุมประชากรมากกว่า 70% ตั้งแต่เดือนธันวาคม 2564 ส่งผลให้อัตราการติดเชื้อลดลง (ณ เดือนกันยายน 2565 อยู่ที่ 143.2 ล้านโดส) ทำให้ภาครัฐทยอยผ่อนคลายมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดในช่วงต้นปี 2565 และทยอยเปิดประเทศรับนักท่องเที่ยวต่างชาติเต็มรูปแบบในเดือนกรกฎาคม (2) มาตรการกระตุ้นภาคท่องเที่ยวทั้งกลุ่มผู้เดินทางชาวไทย (อาทิ โครงการเราเที่ยวด้วยกันเฟส 4) และชาวต่างชาติ (อาทิ ลดค่าใช้จ่ายด้านการเดินทางเข้าประเทศไทยเป็นระยะ) (3) เศรษฐกิจไทยฟื้นตัวต่อเนื่อง โดยขยายตัว 2.6% เปรียบจาก 1.5% ในปี 2564 และ (4) เงินบาทต่อดอลลาร์สหรัฐอ่อนค่า 12% จากปี 2564 ซึ่งมากที่สุดในรอบ 16 ปี (ณ 28 กันยายน) หนุนให้นักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางมาท่องเที่ยวไทยมากขึ้น ปัจจัยข้างต้นส่งผลให้ผู้โดยสารทั้งในประเทศและต่างประเทศกลับมาเดินทางเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ขณะที่สายการบินเพิ่มปริมาณเที่ยวบินและขยายเส้นทางบินทั้งในและระหว่างประเทศอย่างต่อเนื่อง

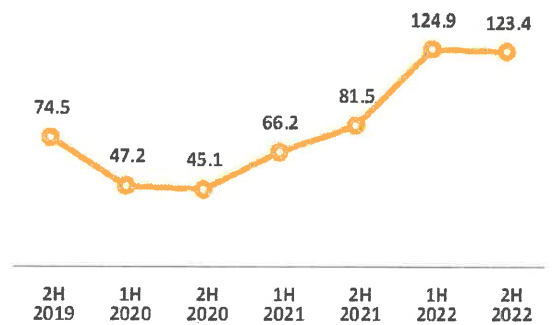
Figure 11: Air Traffic of Thailand



Source: CAAT

Figure 12: Jet Fuel Price

(USD/bbl)

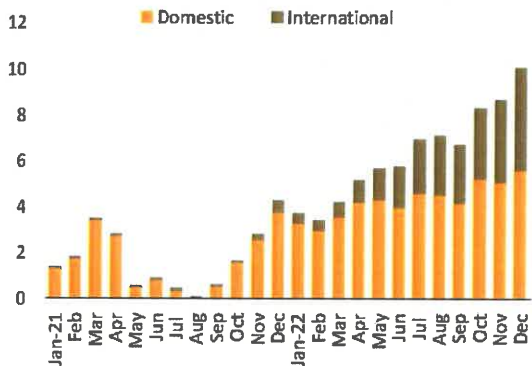


Source: Bloomberg (Average Spot rate)

อย่างไรก็ตาม ธุรกิจยังเผชิญปัจจัยจำกัดการเติบโต จากภาวะเงินเฟ้อสูง มีผลให้กำลังซื้ออ่อนแอ ส่งผลให้การใช้จ่ายเพื่อสันทนาการหรือเดินทางท่องเที่ยวทางอากาศเป็นไปอย่างระมัดระวัง และราคาเชื้อเพลิงเครื่องบินที่ปรับเพิ่มขึ้นเกือบ 70% จากปี 2564 ตามราคาน้ำมันดิบโลก (ต้นทุนค่าเชื้อเพลิงของสายการบินต้นทุนต่ำ (LCCs) มีค่าเชื้อเพลิงอากาศยานในสัดส่วน 30.8% เทียบกับสายการบินเต็มรูปแบบ (FSCs) มีสัดส่วนที่ 25.9% (ที่มา: กพท.) ซึ่งอาจจะยังไม่ส่งผ่านผลกระทบต่อผู้โดยสารในทันที เนื่องจากสายการบินต้องรักษาระดับค่าโดยสารตามกลไกตลาดและการแข่งขันที่มีอยู่สูง ประกอบกับภาครัฐช่วยแบ่งเบาภาระต้นทุน เช่น ขยายเวลาค่าเช่า (ที่จอดหรือเก็บอากาศยาน)/ค่าใช้บริการ (ขึ้นและลงจอด) ทำอากาศยานถึงปลายเดือนมีนาคมปี 2566 และลดภาษีสรรพสามิตน้ำมันอากาศยานจนถึงเดือนมิถุนายน ปี 2566 นอกจากนี้ ธุรกิจสายการบินยังมีภาระการลงทุนเพิ่มขึ้นทั้งจากการปรับเกณฑ์ความปลอดภัยให้สอดคล้องกับมาตรฐานธุรกิจการบินโลก และการยกระดับด้านสุขอนามัยในช่วงหลังวิกฤต COVID-19 ซึ่งจะกดดันผลการดำเนินงาน โดยเฉพาะรายได้ขาดสภาพคล่องหรืออยู่ในช่วงการปรับโครงสร้างหรือฟื้นฟูธุรกิจจากภาวะล้มละลาย (เช่น ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์ และการบินไทย) โดยสถานการณ์ปี 2565 สรุปได้ดังนี้

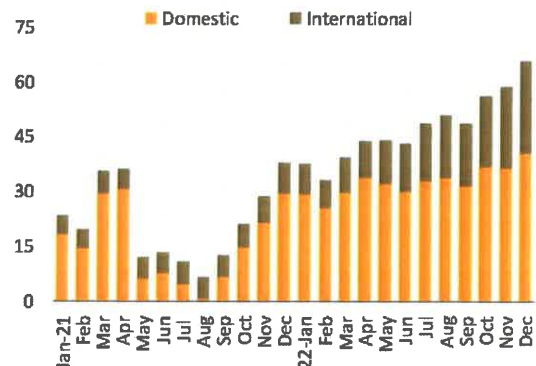
- จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 262.4% YoY อยู่ที่ 75.8 ล้านคน เทียบกับ 20.9 ล้านคนปี 2564 โดยผู้โดยสารในประเทศ เพิ่มขึ้น 120.0% YoY (อยู่ที่ 51.5 ล้านคน) และผู้โดยสารระหว่างประเทศ เพิ่มขึ้น 1,200.0% YoY (อยู่ที่ 24.3 ล้านคน) (ภาพที่ 13) ผลจากมาตรการกระตุ้นภาคท่องเที่ยวในประเทศอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะโครงการเราเที่ยวด้วยกันที่ให้สิทธิทั้งส่วนการเดินทางและที่พัก ขณะที่จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติสะสมอยู่ที่ 11.8 ล้านคน (3 อันดับแรกมาจากการท่องเที่ยวระยะใกล้ของประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ มาเลเซีย อินдия และลาว) โดยเฉพาะไตรมาสสุดท้ายของปีซึ่งเป็น High season ของนักท่องเที่ยวจากตลาดระยะไกล เช่น ยุโรปและสหรัฐฯ รวมทั้งรัสเซีย ประกอบกับมติคณะรัฐมนตรีขยายระยะเวลา Free Visa แก่ชาวต่างชาติให้อยู่ไทยได้นานขึ้น^{4/} (เริ่ม 1 ตุลาคม 2565) ซึ่งหนุนให้ภาคท่องเที่ยวไทยฟื้นตัวได้เร็วแบบ V-Shape

Figure 13: Monthly Air Passenger Traffic Movement (Person, m)



Source: CAAT (2021-2022)

Figure 14: Monthly Aircraft Movement (Flight, k)



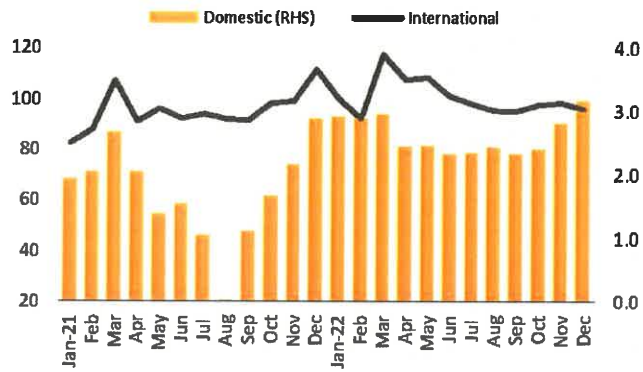
Source: CAAT (2021-2022)

- จำนวนเที่ยวบินเพิ่มขึ้น 121.1% YoY อยู่ที่ 5.7 แสนเที่ยวบิน สอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสาร เทียบกับ 2.6 แสนเที่ยวบินในปี 2564 โดยเที่ยวบินในประเทศเพิ่มขึ้น 111.1% YoY (อยู่ที่ 3.9 แสนเที่ยวบิน) ผลจากสายการบินทยอยเปิดเส้นทางบินเกือบครบทุกเส้นทาง ขณะที่เที่ยวบินระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น 147.1% YoY (อยู่ที่ 1.8 แสนเที่ยวบิน) (ภาพที่ 14) ส่วนหนึ่งเป็นผลจากภาครัฐทยอยยกเลิกมาตรการ อาทิ Test & Go สำหรับผู้รับวัคซีนครบ (เดือนพฤษภาคม) และ Thailand Pass สำหรับผู้ถือสัญชาติไทย (เดือนมิถุนายน) และการเปิดประเทศอย่างเต็มรูปแบบ (เดือนกรกฎาคม) ทำให้สายการบินทยอยเปิดเส้นทางระหว่างประเทศและเพิ่มความถี่เที่ยวบินรองรับความต้องการเดินทางมาไทยมากขึ้นของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ประกอบกับประเทศในเอเชียหลายแห่งทยอยเปิดรับนักท่องเที่ยวแบบไม่ต้องกักตัว อาทิ ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้

4/ ขยายเวลาให้ชาวต่างชาติพำนักในไทยนานขึ้น โดยผู้ได้รับยกเว้น Visa (Free Visa) อยู่นานไม่เกิน 45 วัน จากเดิม 30 วัน และผู้ได้รับ Visa on Arrival อยู่นานไม่เกิน 30 วัน จากเดิม 15 วัน ซึ่งมีผลตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2565 - 31 มีนาคม 2566

- ปริมาณขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น 6.4% YoY อยู่ที่ 1.23 ล้านตัน เทียบกับ 1.16 ล้านตันปี 2564 โดยปริมาณขนส่งสินค้าในประเทศเพิ่มขึ้น 53.5% YoY (อยู่ที่ 3.1 หมื่นตัน) และระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น 5.6% YoY (อยู่ที่ 1.2 ล้านตัน) (ภาพที่ 15) ผลจากภาคส่งออกของไทยฟื้นตัวต่อเนื่อง และมีความต้องการขนส่งสินค้า อาทิ ยา เวชภัณฑ์ อุปกรณ์การแพทย์ เหมืองแร่ คัดเตอร์ และสินค้า e-commerce ที่ต้องขนส่งด่วน ประกอบกับประชาชนกลับมาจับจ่ายใช้สอยสินค้าตามปกติ นอกจากนี้ สายการบินยังขยายขอบเขตการให้บริการ อาทิ สายการบินสมายล์คาร์โก (โดยสายการบินไทยสมายล์) ขยายบริการโลจิสติกส์และขนส่งสินค้าทางอากาศไปแถบประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน บริษัทเทลพอร์ต (เครือสายการบินแอร์เอเชีย) ร่วมกับบริษัท เค-ไมล์ เอเชียให้บริการขนส่งสินค้าแบบเช่าเหมาลำ

Figure 15: Monthly Air Cargo Movement
(Tonne, k)



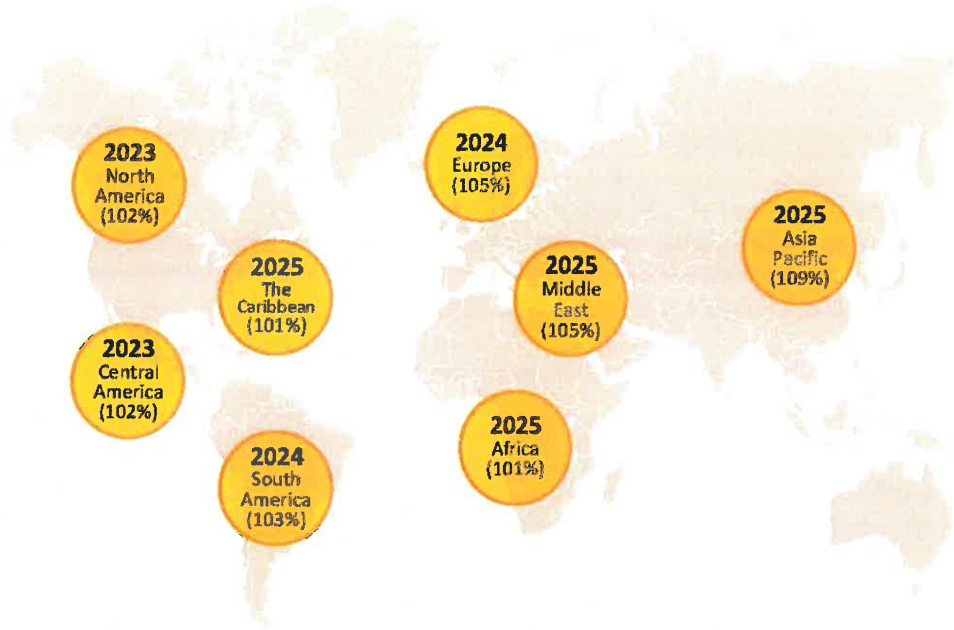
Source: CAAT (2021-2022)



แนวโน้มธุรกิจ

IATA คาดว่าธุรกิจสายการบินจะเริ่มกลับมาทำกำไรในปี 2566 ขณะที่จำนวนผู้โดยสารทั่วโลกจะทยอยกลับสู่ระดับเดียวกับปี 2562 ภายในปี 2568 โดยภูมิภาคอเมริกาเหนือและอเมริกากลางจะฟื้นตัวได้เร็วที่สุดและกลับมาทำกำไรได้ตั้งแต่ปี 2566 ขณะที่ยุโรปและอเมริกาใต้ฟื้นตัวสู่ระดับปกติในปี 2567 สำหรับภูมิภาคอื่นๆ รวมถึงเอเชีย-แปซิฟิกจะฟื้นตัวในปี 2568 (ภาพที่ 16) เนื่องจากมีความแตกต่างกันด้านการผ่อนคลายมาตรการควบคุม COVID-19 ในแต่ละประเทศ โดยเฉพาะการผ่อนปรนนโยบาย Zero-COVID ของจีนที่เพิ่งเริ่มเมื่อต้นเดือนมกราคม 2566 ด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศจะได้แรงสนับสนุนจากการฟื้นตัวของภาคการผลิตในเอเชีย ช่วยเพิ่มความต้องการขนส่งสินค้ามากขึ้น

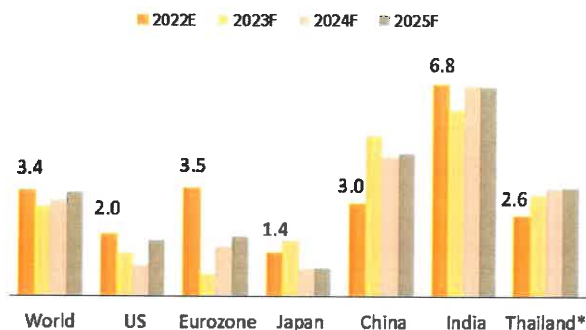
Figure 16: Time and Level of Each Market to Full Recovery



Note: Full recovery to 2019 levels (%)
Source: IATA

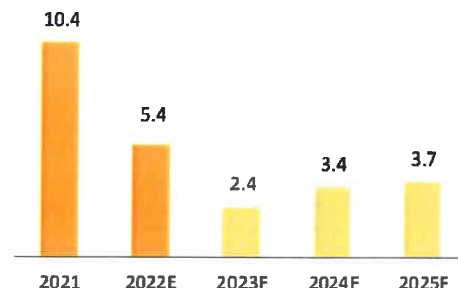
สำหรับประเทศไทย ปัจจัยหนุนการเดินทางและปริมาณขนส่งสินค้า ได้แก่ (1) เศรษฐกิจและการค้าโลกมีแนวโน้มฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป (ภาพที่ 17-18) โดย IMF คาดว่าอัตราการเติบโตของเศรษฐกิจโลกจะชะลอลงที่ 2.9% ในปี 2566 ก่อนกระเตื้องขึ้นสู่ระดับ 3.1% และ 3.4% ในปี 2567 และ 2568 ตามลำดับ ขณะที่ภาคการค้าโลกจะเติบโต 2.4% ในปี 2566 จาก 5.4% ปี 2565 และขยับขึ้นสู่ระดับ 3.4% และ 3.7% ในปี 2567 และ 2568 ตามลำดับ (2) เศรษฐกิจไทยในช่วง 3 ปีข้างหน้ามีแนวโน้มเติบโตเฉลี่ย 3.0-4.0% ต่อปี จาก 2.6% ปี 2565 โดยกิจกรรมทางเศรษฐกิจจะกลับสู่ระดับปกติ หนุนการเดินทางเพื่อธุรกิจ (Business travel) เพิ่มขึ้น (3) นโยบายเปิดประเทศโดยเฉพาะจีนที่ทยอยผ่อนคลายความเข้มงวดของการเดินทางระหว่างประเทศตั้งแต่ต้นปี 2566 ช่วยกระตุ้นการเติบโตของธุรกิจเดินทางทางอากาศ (4) มาตรการกระตุ้นการเดินทางของไทยในกลุ่มที่มีศักยภาพ เช่น กลุ่ม MICE กลุ่มพำนักระยะยาว กลุ่มรักสุขภาพ/สูงอายุ และกลุ่มแข่งขันกีฬา รวมถึงการทำตลาดดึงดูดนักท่องเที่ยวจากเอเชียเพิ่มเติม เช่น อินเดีย สิงคโปร์ และเวียดนาม นอกจากนี้ สายการบินยังได้ประโยชน์จากการทำงานแบบผสม (Hybrid working) เพิ่มความยืดหยุ่นให้มีการทำงานทางไกลเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ คาดว่าการเดินทางเพื่อการพักผ่อนทั่วไป (Leisure) จะทำให้การเดินทางทางอากาศกลับมาคึกคักขึ้น (5) มาตรการภาครัฐเพื่อช่วยพยุงธุรกิจสายการบิน อาทิ การลดอัตราค่าเช่าพื้นที่บริการในท่าอากาศยานถึงปี 2566 และการอนุญาตให้สายการบินจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มในเที่ยวบินได้ (มีผลตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2565) และ (6) ทางการมีแผนเร่งปรับปรุงท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ อย่างต่อเนื่องให้พร้อมรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น เพื่ออำนวยความสะดวก

Figure 17: World GDP Growth Projection
(% YoY)



Sources: IMF (Jan 2023), Krungsri Research (Thailand*)

Figure 18: World Trade Volume Projection
(% YoY)



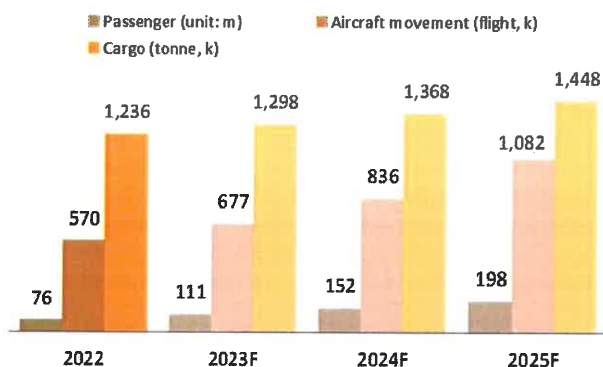
Sources: IMF (Jan 2023)

ความสะดวกในการใช้บริการ อาทิ การเปิดให้บริการส่วนปรับปรุงใหม่ของอาคารเทียบเครื่องบิน Satellite 1 ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อรับ
ฤดูกาลท่องเที่ยวในเดือนเมษายนปี 2566 การขยายเส้นทางพิเศษระหว่างเมืองช่วงฤดูหนาว-มาบตาพุด (M7) (เปิดให้บริการปลายปี 2568)
การเปิดให้บริการเมืองการบินตะวันออกที่อู่ตะเภา (ปี 2569) และศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานในโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา (ปี 2569) ส่วน
เชื่อมของระบบรถไฟ (ในโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน) เข้าอาคารผู้โดยสารในสนามบินและอีก 4 สถานีในเส้นทางโครงการฯ
ระหว่างสนามบินสุวรรณภูมิและอู่ตะเภา (ปี 2570) การปรับปรุงท่าอากาศยานดอนเมือง เฟส 3 (แล้วเสร็จปี 2569) ซึ่งจะมีคลังสินค้าให้บริการ
มากขึ้น ตลอดจนการเพิ่มน่านฟ้าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพื่อรองรับเที่ยวบินจากต่างชาติไปสนามบินอุดรธานีและบุรีรัมย์ที่ยกระดับเป็น
สนามบินนานาชาติ

แนวโน้มการขนส่งทางอากาศของไทยปี 2566-2568 สรุปได้ดังนี้ (ภาพที่ 19)

- จำนวนผู้โดยสารรวม (ขาเข้า-ขาออก) มีแนวโน้มเติบโตเฉลี่ย 35-40% ต่อปีและคาดว่าจะกลับสู่ระดับปี 2562 (165 ล้านคน)
ภายในปี 2568 โดยผู้โดยสารในประเทศจะฟื้นตัวเร็วกว่าผู้โดยสารระหว่างประเทศ เนื่องจากการเดินทางระยะทางสั้นจึงใช้เวลา
เดินทางไม่นาน อย่างไรก็ตาม คาดว่าการเดินทางระหว่างประเทศจะทยอยฟื้นตัวตามมา โดยผลสำรวจของ The travelliance พบว่าปี 2566
นักท่องเที่ยวเอเชียมีความกังวลเรื่องค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น แต่ 81% มีแผนท่องเที่ยวต่างประเทศ ขณะที่นักท่องเที่ยวไทย 54% มีแผนเดินทาง
ท่องเที่ยวมากกว่า 5 ทริป ทั้งนี้ วิจัยกรุงศรีคาดว่าจำนวนผู้โดยสารรวมจะเพิ่มขึ้นจาก 75.8 ล้านคนปี 2565 เป็น 110.8 ล้านคนปี
2566 151.6 ล้านคนและ 197.9 ล้านคนในปี 2567 และ 2568 ตามลำดับ โดยนักท่องเที่ยวไทยจะเดินทางในประเทศ 145 ล้านคน-ครั้งใน
ปี 2566 ซึ่งบางส่วนจะเป็นการเดินทางโดยเครื่องบิน ขณะที่นักท่องเที่ยวต่างชาติจะอยู่ที่ระดับใกล้เคียง 42 ล้านคนภายในปี 2568

Figure 19: Growth of Thailand's Air Traffic



Source: Krungsri Research

- จำนวนเที่ยวบินรวมมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 20-30% ต่อปี เพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของผู้โดยสาร โดยเที่ยวบินในประเทศจะได้ปัจจัยหนุนจากสายการบินหลายแห่งมีแผนเพิ่มเส้นทางบินใหม่ไปเมืองธุรกิจและเมืองรอง ขณะที่เที่ยวบินระหว่างประเทศจะฟื้นตัวต่อเนื่องตามจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ จากการทยอยผ่อนคลายเกณฑ์การเดินทางเข้า-ออกของประเทศต่างๆ โดยเฉพาะจีน ผสมกับสายการบินมีแนวโน้มเปิดเส้นทางบินใหม่เพิ่มขึ้นต่อเนื่อง อาทิ เส้นทางกวม (เนปาล) เวียงจันทน์ (ลาว) โซจิมินห์และฮานอย (เวียดนาม) ธากา (บังกลาเทศ) และลัคเนา (อินเดีย) เป็นต้น
- ปริมาณขนส่งสินค้าโดยรวมมีแนวโน้มขยายตัว 5-6% ต่อปี โดยการขนส่งในประเทศจะได้านิสงค์จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมต่อทางถนน ทางรางและทางเรือที่ทยอยแล้วเสร็จ (เช่น มอเตอร์เวย์เส้นทาง EEC-แหลมฉบัง มีการขนส่งทุเรียนเกรดพรีเมียมช่วงต้นฤดูกาลทางอากาศ และช่วงกลางฤดูกาลทางเรือ หรือรถไฟทางคู่ (หนองคาย-เวียงจันทน์) และรถไฟเชื่อม 3 สนามบิน (สุวรรณภูมิและอยู่ตะนาว) ไปประเทศเพื่อนบ้าน) ทำให้มีทางเลือกในการเป็นจุดส่งต่อสินค้ามากขึ้น ส่วนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะเติบโตตามภาวะเศรษฐกิจและการค้าโลก รวมถึงการขนส่งยาและวัคซีน และการเติบโตต่อเนื่องของธุรกิจ e-commerce (The e-Conomy SEA 2022 คาดค่าปลีกออนไลน์ของไทยจะเติบโตเฉลี่ย 13% ต่อปี ช่วง 2565-2568) โดยเฉพาะการขนส่งพัสดุแบบตัวมีแนวโน้มเป็นที่นิยมมากขึ้นในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก
- ราคาน้ำมันอากาศยาน (Jet A1) มีแนวโน้มทรงตัวระดับสูงต่อเนื่อง ผลจากสงครามรัสเซีย-ยูเครนที่ยืดเยื้อและมาตรการ Sanction รัสเซียทำให้อุปทานน้ำมันยังตึงตัว ทั้งนี้ วิกฤตเศรษฐกิจคาดว่าความต้องการใช้น้ำมันอากาศยานเชิงพาณิชย์จะเพิ่มขึ้นในอัตราเร่งตามความต้องการเดินทางที่ฟื้นตัว โดยปริมาณการใช้จะอยู่ที่ระดับ 12-17 ล้านลิตรต่อวันในปี 2566-2567 และเพิ่มขึ้นเป็น 18-20 ล้านลิตรต่อวันในปี 2568 ซึ่งเป็นระดับใกล้เคียงกับปี 2562

ปัจจัยท้าทายของธุรกิจขนส่งทางอากาศของไทย ได้แก่ (1) ความขัดแย้งทางภูมิรัฐศาสตร์ เช่น วิกฤตรัสเซีย-ยูเครนที่ยืดเยื้ออาจทำให้ราคาน้ำมันผันผวนในทิศทางปรับสูงขึ้น จะเพิ่มภาระต้นทุนแก่ธุรกิจสายการบิน ในอีกด้านหนึ่งอาจบั่นทอนกำลังซื้อและความต้องการเดินทางทางอากาศของกลุ่มนักท่องเที่ยว (2) การแข่งขันที่รุนแรงจากผู้ให้บริการต่างชาติรายใหญ่ ซึ่งเพิ่มความครอบคลุมของเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารและสินค้ามายังภูมิภาคเอเชีย ทำให้สายการบินของไทยต้องเร่งปรับตัว ซึ่งรวมถึงการบริหารจัดการพื้นที่โดยสารและระวางบรรทุกสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ (3) ข้อจำกัดในการให้บริการ อาทิ ปัญหาขาดแคลนแรงงาน เนื่องจากมีการหยุดบินไปในช่วงวิกฤต COVID-19 (ปี 2563-2564) (4) ภาระต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจากการปฏิบัติตามเกณฑ์พันธกรณี/ ข้อบังคับที่ถูกกำหนดขึ้น เช่น เกณฑ์ความปลอดภัยตามมาตรฐานอุตสาหกรรมการบินโลก^{5/} นโยบายลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ทำให้สายการบินอาจต้องปรับใช้เชื้อเพลิงอากาศยานที่ยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuels: SAF) ซึ่งปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์น้อยกว่าเชื้อเพลิงฟอสซิล หรือออกแบบเครื่องยนต์ใหม่เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (International Air Transport Association, 2022) และบางประเทศ เช่น สหภาพยุโรปมีแผนเก็บค่าธรรมเนียมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่เกินเกณฑ์ที่กำหนดกับทุกสายการบินที่ลงจอด ณ ท่าอากาศยานของประเทศสมาชิก สหภาพยุโรป และ (5) การลงทุนเพื่อยกระดับความปลอดภัยในช่วงหลังวิกฤต COVID-19 ทำให้สายการบินต้องปรับตัวในหลายมิติ อาทิ ด้านสุขอนามัย และการเดินทางแบบไร้สัมผัส ทำให้อาจต้องมีการปรับเปลี่ยนขั้นตอนการดำเนินงาน และรูปแบบการให้บริการตามมาตรฐานองค์การอนามัยโลกและองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นในการเดินทาง หรือการนำนวัตกรรมระบบอัตโนมัติเข้ามาใช้ (Automated Systems) ในการปฏิบัติการบินและการให้บริการ เพื่อเพิ่มความสะดวกและความปลอดภัย ปัจจัยข้างต้นอาจกระทบผู้ประกอบการรายเล็ก ทำให้แข่งขันได้ยากจากข้อจำกัดด้านเงินทุน จำนวนฝูงบินและส่วนแบ่งตลาดในเส้นทางบิน

^{5/} กำหนดโดยองค์การการบินระหว่างประเทศจากหลายสถาบัน อาทิ การแก้ไขข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัยด้านการบินพลเรือน (Significant Safety Concerns: SSC) การตรวจ Full ICAO Coordinated Validation Mission (Full-ICVM) ของ ICAO การประเมิน International Aviation Safety Assessment (IASA) ของสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติสหรัฐ (Federal Aviation Administration: FAA) และมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับสายการบินที่จะบินเข้าสหภาพยุโรปต้องได้รับการรับรองจากองค์การการบินของสหภาพยุโรปเท่านั้น (The European Union Aviation Safety Agency: EASA) ตลอดจนการตั้งเป้าหมายของไทยเพื่อบรรลุความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) ในปี 2593 และปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero) ภายในปี 2608 ตามแนวทางการประชุม COP26 (Conference of the Parties ครั้งที่ 26 เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2564)

ที่มาศูนย์วิจัยกรุงศรี www.krungsri.research.com

7.4 วิธีการประเมินมูลค่าที่เลือกใช้กับทรัพย์สิน

บริษัท กรุงสยามประเมินค่าทรัพย์สิน จำกัด เลือกใช้วิธีการประเมินมูลค่าที่เหมาะสมกับลักษณะของทรัพย์สิน คือ วิธีรายได้ (Income Approach) และวิธีการต้นทุน (Cost Approach) รายละเอียดในวิธีการประเมินมูลค่าตามวิธีการข้างต้น แสดงในภาคผนวก ก.

7.5 สรุปมูลค่าทรัพย์สิน

บริษัท กรุงสยามประเมินค่าทรัพย์สิน จำกัด ได้พิจารณารายละเอียดต่างๆ ของทรัพย์สิน ภายใต้หลักเกณฑ์ ข้อจำกัด และสมมติฐานข้างต้นตามที่ได้ระบุไว้ในรายงานฉบับนี้ หากไม่มีข้อจำกัด พิเศษอื่นใดซึ่งผู้ประเมินค่าทรัพย์สินไม่อาจทราบได้แล้ว ผู้ประเมินมีความเห็นต่อมูลค่าของทรัพย์สินที่ทำการประเมิน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2566 ดังนี้

สรุปมูลค่าทรัพย์สินโดยวิธีคิดต้นทุน (Cost Approach)

สิ่งปลูกสร้าง จำนวน 8 รายการ เป็นเงิน 1,246,400,000.00 บาท
(รายละเอียดตามภาคผนวก ก.) (หนึ่งพันสองร้อยสี่สิบล้านสี่แสนบาทถ้วน)

สรุปมูลค่าทรัพย์สินโดยวิธีรายได้ (Income Approach)

1. มูลค่าสิทธิการเช่าที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง ณ วันที่ 31 มีนาคม 2566 (ไตรมาสที่ 1) เป็นเงิน 14,197,000,000.00 บาท
อายุสัญญาเช่าเหลือ 24 ปี 5 เดือน 6 วัน (รายละเอียดตามภาคผนวก ก.) (หนึ่งหมื่นสี่พันหนึ่งร้อยเก้าสิบล้านเจ็ดแสนบาทถ้วน)

2. มูลค่าสิทธิการเช่าที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2566 (ไตรมาสที่ 2) เป็นเงิน 14,205,200,000.00 บาท
อายุสัญญาเช่าเหลือ 24 ปี 2 เดือน 6 วัน (รายละเอียดตามภาคผนวก ก.) (หนึ่งหมื่นสี่พันสองร้อยห้าสิบล้านสองแสนบาทถ้วน)

3. มูลค่าสิทธิการเช่าที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง ณ วันที่ 30 กันยายน 2566 (ไตรมาสที่ 3) เป็นเงิน 14,208,300,000.00 บาท
อายุสัญญาเช่าเหลือ 23 ปี 11 เดือน 6 วัน (รายละเอียดตามภาคผนวก ก.) (หนึ่งหมื่นสี่พันสองร้อยแปดสิบล้านสามแสนบาทถ้วน)

4. มูลค่าสิทธิการเช่าที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 (ไตรมาสที่ 4) เป็นเงิน 14,206,200,000.00 บาท
อายุสัญญาเช่าเหลือ 23 ปี 8 เดือน 6 วัน (รายละเอียดตามภาคผนวก ก.) (หนึ่งหมื่นสี่พันสองร้อยหกสิบล้านสองแสนบาทถ้วน)

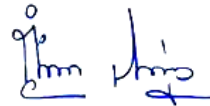
มูลค่าประกันอัคคีภัย เป็นเงิน 93,800,000.00 บาท
(เก้าสิบล้านสามแสนแปดแสนบาทถ้วน)

บริษัทฯ และผู้ประเมินขอรับรองว่าไม่มีผลประโยชน์เกี่ยวข้องใดๆ กับทรัพย์สินนี้ และได้ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะผู้ประเมินมูลค่าทรัพย์สินด้วยความระมัดระวัง ตามมาตรฐานและจรรยาบรรณวิชาชีพอย่างเต็มที่



(นายภมร คงพุ่ม)

ผู้สำรวจและประเมิน



(นางสาวจิตติมา ชากู่พวง)

ผู้สอบทานรายงาน



(นายรัตนพรชัย กิจไพฑูริทวิ)

ผู้ประเมินหลักชั้นวุฒิ เลขที่ วฒม.281

ภาคผนวก ก
รายละเอียดวิธีการประเมินมูลค่าทรัพย์สิน

1. แสดงวิธีการประเมินมูลค่าในรายละเอียด

การประเมินมูลค่าทรัพย์สินนี้ผู้ประเมินพิจารณาประเมินด้วย **วิธีต้นทุน (Cost Approach)** ซึ่งวิธีเปรียบเทียบกับข้อมูลราคาตลาด นี้จะพิจารณามูลค่าของทรัพย์สินจาก

1. วิธีวิเคราะห์มูลค่าจากต้นทุน (Cost Approach)

วิธีนี้ใช้การกำหนดมูลค่าตลาด โดยการวิเคราะห์ถึงมูลค่าทดแทนในการสร้างอาคารที่มีลักษณะเดียวกัน ขึ้นมาใหม่ แล้วหักออกด้วยค่าเสื่อมตามอายุ และลักษณะโครงสร้างอาคาร ตลอดจนการดูแลรักษา ได้เป็นมูลค่าตามสภาพของอาคาร ณ วันสำรวจ ทั้งนี้ในส่วนของมูลค่าทดแทนนั้น ทางบริษัท อ้างอิงมาตรฐานราคาค่าก่อสร้างอาคารของสมาคมผู้ประเมินค่าทรัพย์สินแห่งประเทศไทย (สปท.) พ.ศ.2563-2564

(รายละเอียดดังแสดงไว้ในภาคผนวก ก. ข้อ 2.2 การกำหนดมูลค่าอาคารสิ่งก่อสร้าง และส่วนปรับปรุงพัฒนาควบ)

2. วิธีพิจารณาจากรายได้ (Income Approach) ของทรัพย์สิน เหมาะสำหรับทรัพย์สินที่ก่อให้เกิดรายได้จากตัวทรัพย์สินเอง (Income Producing Property) โดยมีหลักการ คือ มูลค่าวันนี้ เท่ากับ ผลรวมของรายได้สุทธิที่จะได้รับในอนาคตจนถึงสุดอายุขัย เพราะทรัพย์สินสามารถสร้างรายได้ ทรัพย์สินที่สร้างรายได้สูงกว่ามักมีมูลค่าสูงกว่า โดยมีขั้นตอนในการคำนวณหามูลค่าโดยสังเขปดังนี้

1. พิจารณารายได้ของกองทุนจากค่าเช่าตามสัญญา ที่ได้รับจากผู้ว่าจ้าง
2. หักลบด้วย ค่าดำเนินการ ต่างๆ
3. นำรายได้สุทธิจากการดำเนินการ Net Operating Income (NOI) หามูลค่าปัจจุบันของทรัพย์สิน Net Present Value (NPV) โดยนำมาเข้าสูตร
$$V = \frac{NOI}{R}$$

ภาคผนวก ก
รายละเอียดวิธีการประเมินมูลค่าทรัพย์สิน (ต่อ)

1.2 การกำหนดมูลค่าอาคารสิ่งก่อสร้าง และส่วนปรับปรุงพัฒนาควบ

มูลค่าสิ่งปลูกสร้าง ตามสภาพปัจจุบัน							
รายการ ที่	ประเภทสิ่งปลูกสร้าง/ส่วนพัฒนาควบ	พื้นที่ (ตร.ม.)	ราคาประเมิน (บาท/ตารางเมตร)	อายุ อาคาร(ปี)	มูลค่าทดแทนใหม่ (บาท)	รวมหักค่า เสื่อม(%)	มูลค่าตามสภาพปัจจุบัน (บาท)
1	อาคารตรวจบัตรโดยสารภายในประเทศและระหว่างประเทศ						
	- พื้นที่ใช้สอยภายในอาคารสำนักงานทั่วไป	1,780.00	30,000	16	53,400,000.00	22%	41,652,000.00
	รวม	1,780.00			53,400,000.00		41,652,000.00
2	อาคารขาออกผู้โดยสารภายในประเทศ (GATE 3)						
	อาคารรูปแปดเหลี่ยม 3						
	- พื้นที่ใช้สอยภายในส่วน L-3	346.00	30,000	16	10,380,000.00	22%	8,096,400.00
	- พื้นที่อาคารหน้า GATE 3 (อาคาร CIP)	50.00	20,000	16	1,000,000.00	22%	780,000.00
	- พื้นที่โถงทางเข้าจาก Airside	24.00	12,000	16	288,000.00	22%	224,640.00
รวม	420.00			11,668,000.00		9,101,040.00	
3	อาคารขาเข้าผู้โดยสารภายในประเทศ (GATE 4)						
	อาคารต้อนรับขาเข้าภายในประเทศ						
	- พื้นที่ใช้สอยภายในส่วน L-4	173.00	30,000	16	5,190,000.00	22%	4,048,200.00
	- พื้นที่ภายในอาคารสายพาน L-4	374.00	30,000	16	11,220,000.00	22%	8,751,600.00
	- พื้นที่อาคารหน้า GATE 4	45.00	20,000	16	900,000.00	22%	702,000.00
รวม	639.00			17,874,000.00		13,941,720.00	
4	อาคารขาเข้าผู้โดยสารระหว่างประเทศ (GATE 5)						
	- พื้นที่ภายในอาคารสายพาน L-5	374.00	30,000	16	11,220,000.00	22%	8,751,600.00
	- พื้นที่อาคารหน้า GATE 5	45.00	20,000	16	900,000.00	22%	702,000.00
	- พื้นที่โถงทางเข้าจาก Airside	67.00	12,000	16	804,000.00	22%	627,120.00
	- พื้นที่กลุ่มอาคารขาเข้าระหว่างประเทศ (ตม.)	509.00	22,000	16	11,198,000.00	22%	8,734,440.00
รวม	995.00			24,122,000.00		18,815,160.00	
5	อาคารขาออกผู้โดยสารระหว่างประเทศ (GATE 6)						
	- พื้นที่ภายในอาคาร L-6 (ขาออกระหว่างประเทศ)	346.00	30,000	16	10,380,000.00	22%	8,096,400.00
	- พื้นที่อาคารด่านตรวจคนเข้าเมือง L-6	192.00	22,000	16	4,224,000.00	22%	3,294,720.00
	- พื้นที่โถงทางเดินเชื่อมอาคาร	71.00	12,000	16	852,000.00	22%	664,560.00
	- พื้นที่อาคารหน้า GATE 6	45.00	20,000	16	900,000.00	22%	702,000.00
รวม	654.00			16,356,000.00		12,757,680.00	
6	อาคารสนับสนุน						
	อาคารสำนักงานดับเพลิง 2 ชั้น และหอควบคุมการบิน						
	- พื้นที่ใช้สอยภายในส่วนสำนักงาน	467.50	18,500	8	8,648,750.00	8%	7,956,850.00
รวม	467.50			8,648,750.00		7,956,850.00	

ภาคผนวก ก
รายละเอียดวิธีการประเมินมูลค่าทรัพย์สิน (ต่อ)

การกำหนดมูลค่าอาคารสิ่งก่อสร้าง และส่วนปรับปรุงพัฒนาควบ (ต่อ)

มูลค่าสิ่งปลูกสร้าง ตามสภาพปัจจุบัน							
รายการ ที่	ประเภทสิ่งปลูกสร้าง/ส่วนพัฒนาควบ	พื้นที่ (ตร.ม.)	ราคาประเมิน (บาท/ตารางเมตร)	อายุ อาคาร(ปี)	มูลค่าทดแทนใหม่ (บาท)	รวมหักค่า เสื่อม(%)	มูลค่าตามสภาพปัจจุบัน (บาท)
-	ส่วนพัฒนาควบอื่นๆ						
7	- ทางวิ่งแบบทางวิ่งเดี่ยว (Single Runway)	94,500.00	20,000	33	1,890,000,000.00	51%	926,100,000.00
8	- ทางขับ (Taxi way) และลานจอดเครื่องบินฝั่งตะวันออก	24,500.00	18,000	33	441,000,000.00	51%	216,090,000.00
	รวม	119,000.00			2,331,000,000.00		1,142,190,000.00
	รวมมูลค่าสิ่งปลูกสร้างทั้งหมด	123,955.50			2,463,068,750.00		1,246,414,450.00
					หรือคิดเป็น (ปีเศษ)		1,246,400,000.00

หมายเหตุ :

- ราคาหน่วยละตามข้างต้นได้มาจากมาตรฐานราคาค่าก่อสร้างอาคาร พ.ศ. 2563-2564 ของ สมาคมผู้ประเมินค่าทรัพย์สินแห่งประเทศไทย แล้วนำมาปรับแก้ไขให้เหมาะสมกับสิ่งปลูกสร้างในรายงานฉบับนี้
- การหักค่าเสื่อมสภาพใช้เกณฑ์ตามข้อกำหนดของสมาคมฯ แล้วนำมาปรับแก้ไขให้เหมาะสมตามสภาพที่เป็นจริง
- สิ่งปลูกสร้างรายการที่ 1-5 และ 6 มีอายุการใช้งาน 16 และ 8 ปี หากมีการใช้งานและดูแลรักษาปกติจะมีอายุการใช้งานอาคารคงเหลือ 34 และ 42 ปี ตามลำดับ

สมมติฐานในการประเมินมูลค่าทรัพย์สิน สิทธิการเช่า สนามบินสมุย

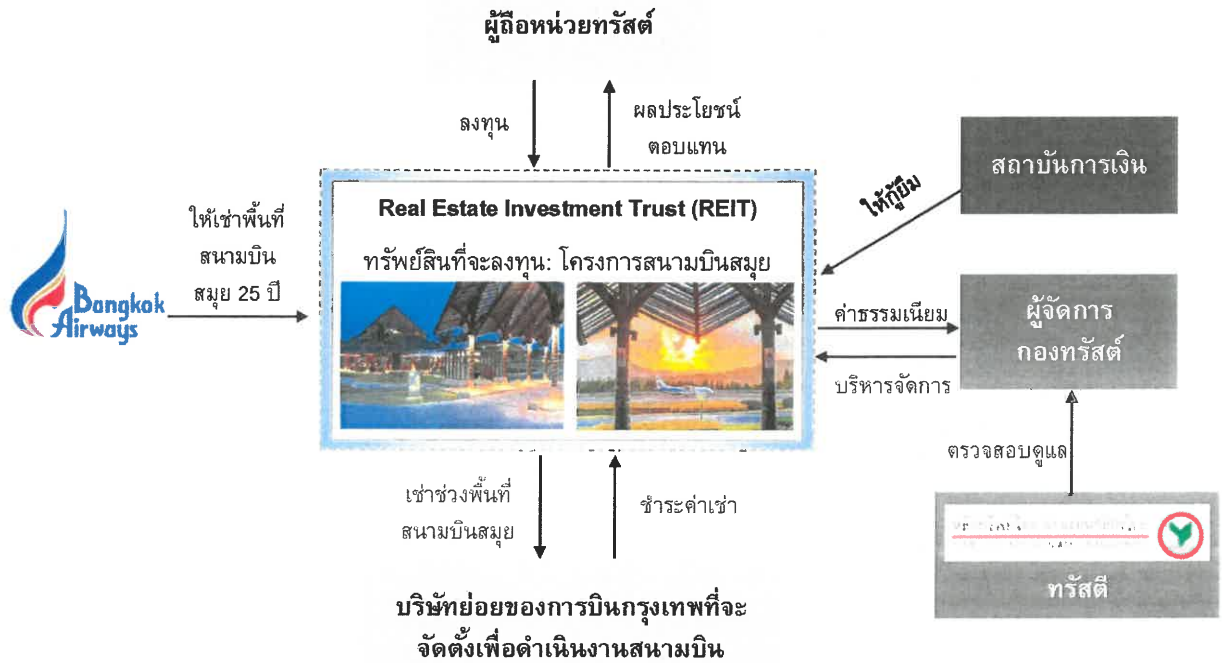
ทรัพย์สินที่ประเมินมูลค่าได้แก่ สิทธิการเช่า ลักษณะเป็นที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง และส่วนควบของทรัพย์สินส่วนสนามบิน บางส่วนภายในโครงการสนามบินสมุย (ตามรายละเอียดแนบท้ายสัญญา) ปัจจุบันดำเนินการเป็นท่าอากาศยานนานาชาติสมุย หรือ สนามบินสมุย โดย **ทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์ สนามบินการบินกรุงเทพ** ได้ทำสัญญาเช่าระยะยาวกับบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เพื่อเช่าสนามบินสมุยรวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกเป็นเวลา 25 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 7 กันยายน 2565 สิ้นสุดสัญญาวันที่ 6 กันยายน 2590

เนื่องจากลักษณะทรัพย์สินเป็นทรัพย์สินที่ก่อให้เกิดรายได้ จึงเห็นควรประเมินมูลค่าทรัพย์สินโดยวิธีรายได้ (Income Approach) บริษัทฯ ได้ประมาณการรายได้ และรายจ่ายต่างๆ และอื่น ๆ จากข้อมูลบางส่วนที่ได้รับจากผู้ว่าจ้าง ประกอบกับหาข้อมูลต่างๆ จากแหล่งข้อมูลอื่น เพื่อให้ประกอบการประเมินมูลค่า โดยเนื่องจาก ปัจจุบัน ทุกภาคธุรกิจ ได้รับผลกระทบ จากโรคระบาดโควิด-19 และในส่วนของธุรกิจการบิน ก็ได้รับผลกระทบโดยตรง ซึ่งผู้ประเมินได้ใช้ความพยายามในการหาข้อมูลอย่างเต็มความสามารถในการหาข้อมูลเพื่อวิเคราะห์ในการประเมินมูลค่าครั้งนี้ และหากในอนาคต มีข้อมูลเพิ่มเติม หรือมีการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานมูลค่าทรัพย์สินอาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

โครงสร้างของกองทรัสต์

รายละเอียดการลงทุนและการจัดหาผลประโยชน์จากทรัพย์สินสามารถสรุปได้ตามแผนผังภาพต่อไปนี้

โครงสร้างของกองทรัสต์ - Lease + Leaseback (Airport Co. เป็นผู้เช่า)



ภาคผนวก ก
รายละเอียดวิธีการประเมินมูลค่าทรัพย์สิน (ต่อ)

1 สมมติฐานเกี่ยวกับรายได้

อ้างอิงจากข้อมูลที่ได้รับจากผู้ว่าจ้าง เมื่อพิจารณาแล้วบริษัทฯ จึงประมาณการดังนี้

1.1 รายได้จากกรณีให้เช่าช่วง

ค่าเช่าคงที่ (Fixed Rent)

ปี2022 (เดือน สิงหาคม - ธันวาคม 2565)	462,500,000.00	บาท
ปี2023	1,110,000,000.00	บาท
ปี2024	1,140,000,000.00	บาท
ปี2025	1,170,000,000.00	บาท

และปรับเพิ่ม 2 % ตั้งแต่ปีที่ 4 จนถึงตลอดอายุสัญญา

1.2 ค่าบริการ (Airport Co. จ่ายให้Reit)

ปี	จำนวนเงิน	หน่วย	ปี	จำนวนเงิน	หน่วย
ปี 2022	21,875,000	บาท	ปี 2035	63,000,000	บาท
ปี 2023	52,500,000	บาท	ปี 2036	63,000,000	บาท
ปี 2024	52,500,000	บาท	ปี 2037	63,000,000	บาท
ปี 2025	52,500,000	บาท	ปี 2038	68,250,000	บาท
ปี 2026	52,500,000	บาท	ปี 2039	68,250,000	บาท
ปี 2027	52,500,000	บาท	ปี 2040	68,250,000	บาท
ปี 2028	57,750,000	บาท	ปี 2041	68,250,000	บาท
ปี 2029	57,750,000	บาท	ปี 2042	68,250,000	บาท
ปี 2030	57,750,000	บาท	ปี 2043	73,500,000	บาท
ปี 2031	57,750,000	บาท	ปี 2044	73,500,000	บาท
ปี 2032	57,750,000	บาท	ปี 2045	73,500,000	บาท
ปี 2033	63,000,000	บาท	ปี 2046	73,500,000	บาท
ปี 2034	63,000,000	บาท	ปี 2047	50,225,000	บาท

ภาคผนวก ก
รายละเอียดวิธีการประเมินมูลค่าทรัพย์สิน (ต่อ)

2 สมมติฐานเกี่ยวกับรายจ่าย

ค่าบริการงานระบบ (REIT จ่ายให้ BA)

ปี	จำนวนเงิน	หน่วย	ปี	จำนวนเงิน	หน่วย
ปี 2022	20,833,333	บาท	ปี 2035	60,000,000	บาท
ปี 2023	50,000,000	บาท	ปี 2036	60,000,000	บาท
ปี 2024	50,000,000	บาท	ปี 2037	60,000,000	บาท
ปี 2025	50,000,000	บาท	ปี 2038	65,000,000	บาท
ปี 2026	50,000,000	บาท	ปี 2039	65,000,000	บาท
ปี 2027	50,000,000	บาท	ปี 2040	65,000,000	บาท
ปี 2028	55,000,000	บาท	ปี 2041	65,000,000	บาท
ปี 2029	55,000,000	บาท	ปี 2042	65,000,000	บาท
ปี 2030	55,000,000	บาท	ปี 2043	70,000,000	บาท
ปี 2031	55,000,000	บาท	ปี 2044	70,000,000	บาท
ปี 2032	55,000,000	บาท	ปี 2045	70,000,000	บาท
ปี 2033	60,000,000	บาท	ปี 2046	70,000,000	บาท
ปี 2034	60,000,000	บาท	ปี 2047	47,833,333	บาท

3 สมมติฐานเกี่ยวกับอัตราผลตอบแทนและอัตราคิดลด (Capitalization Rate & Discount Rate)

อัตราคิดลด (Discount Rate)

เนื่องจากทรัพย์สินที่ประเมินเป็นทรัพย์สินประเภทที่ก่อให้เกิดรายได้ ดังนั้นการเลือกใช้ Discount Rate จะต้องเป็นอัตราที่เหมาะสมเพียงพอที่จะจูงใจให้เกิดการลงทุน โดยปกตินักลงทุนจะพิจารณาผลตอบแทนที่มากกว่าการลงทุนที่ไม่มีความเสี่ยง ดังนั้นการพิจารณาอัตราคิดลดจะวิเคราะห์ข้อมูลจาก 2 ส่วนคือ
Discount Rate = Risk free + Risk Premium โดยพิจารณาดังนี้

Risk free พิจารณาจากอัตราผลตอบแทนการลงทุนในพันธบัตรรัฐบาลในระยะเวลาตามประมาณการคือ ระยะ 25 ปี ซึ่ง ณ วันที่ 22 มีนาคม 2566 ได้กำหนดอัตราผลตอบแทนการลงทุนประมาณ 3.09%

Risk Premium พิจารณาจากความเสี่ยงเกี่ยวกับประเภทของธุรกิจนั้นๆ โดยคำนึงถึงลักษณะของทรัพย์สิน การบริหารจัดการและเงินลงทุน แนวโน้มความเจริญเติบโตของธุรกิจ ข้อบังคับทางกฎหมาย สภาพเศรษฐกิจและการลงทุนภายใน - นอกประเทศ สถานการณ์ทางการเมืองและปัจจัยอื่นๆ ที่มีผลกระทบต่อการณ์ธุรกิจ เมื่อพิจารณาทรัพย์สินแล้วเห็นควรกำหนด Risk Premium (พิจารณาอัตราผลตอบแทนจากกองทุนรวมอสังหาริมทรัพย์ ประเภทประกอบธุรกิจโรงแรม)ประมาณ 4-5% อัตราผลตอบแทนของพันธบัตรรัฐบาล จะอยู่ในช่วง 7.09 ถึง 8.09% บริษัท พิจารณาอัตราคิดลดที่ 8%

อัตราคิดลดที่ใช้ในการประเมิน = 8.00%

4 ระยะเวลาประมาณการ

กำหนดระยะเวลาประมาณการ 25 ปี กำหนดรอบระยะเวลา 1 ปี เริ่มตั้งแต่ 1 มกราคม ถึง 31 ธันวาคม ของทุกปี

ภาคผนวก ข หลักเกณฑ์การประเมินมูลค่าทรัพย์สิน

ในการวิเคราะห์มูลค่าของทรัพย์สิน บริษัทฯ ได้ถือตามแนวปฏิบัติในทางสากลของการประเมินมูลค่าทรัพย์สิน และอยู่ภายใต้ข้อบังคับของสมาคมผู้ประเมินค่าทรัพย์สินแห่งประเทศไทย (The Valuers Association of Thailand) โดยมีหลักเกณฑ์ในการประเมินมูลค่าทรัพย์สิน 2 หลักเกณฑ์ คือ “หลักเกณฑ์การประเมินเพื่อกำหนดมูลค่าตลาด” และ “หลักเกณฑ์การประเมินที่มีใช้การกำหนดมูลค่าตลาด” แสดงความหมายโดยสังเขป ดังต่อไปนี้

หลักเกณฑ์การประเมินเพื่อกำหนด “มูลค่าตลาด”

หมายถึง การประเมินมูลค่าทรัพย์สินที่สามารถอ้างอิงข้อมูลธุรกรรมการซื้อขายที่เกิดขึ้นในตลาด ซึ่งจะต้องมีในจำนวนที่เพียงพอ ที่จะใช้เปรียบเทียบเพื่อกำหนดมูลค่าตลาดของทรัพย์สินนั้น

โดย **มูลค่าตลาด (Market Value)** หมายถึง “มูลค่าเป็นตัวเงินซึ่งประมาณว่าเป็นราคาของทรัพย์สินที่สามารถใช้ตกลงซื้อขายกันได้ระหว่างผู้เต็มใจขายกับผู้เต็มใจซื้อ ณ วันที่ประเมินมูลค่า ภายใต้เงื่อนไขการซื้อขายปกติที่ผู้ซื้อและผู้ขายไม่มีผลประโยชน์เกี่ยวเนื่องกัน โดยได้มีการเสนอขายทรัพย์สินในระยะเวลาพอสมควร และโดยที่ทั้งสองฝ่ายได้ตกลงซื้อขายด้วยความรอบรู้รอบคอบและปราศจากภาวะกดดัน ทั้งนี้ให้ถือด้วยว่าสามารถโอนสิทธิครอบครองตามกฎหมายโดยสมบูรณ์ในทรัพย์สินได้” มูลค่าตลาดโดยทั่วไปจะไม่คำนึงถึงต้นทุนหรือค่าใช้จ่ายในการซื้อหรือค่าธรรมเนียมหรือ ภาษีใดๆ

หลักเกณฑ์การประเมิน “ที่มีใช้การกำหนดมูลค่าตลาด”

หมายถึง การประเมินมูลค่าทรัพย์สินบางประเภท ที่มีลักษณะเฉพาะที่มีการซื้อขายน้อย หรือไม่มีการซื้อขายเลย หรือมีข้อมูลตลาดไม่เพียงพอ ที่จะใช้ควรเปรียบเทียบเพื่อให้ได้มาซึ่งมูลค่าตลาดของทรัพย์สิน

การประเมินเพื่อกำหนดมูลค่าดังต่อไปนี้ ถือว่าเป็นการประเมินตามหลักเกณฑ์การประเมินที่มีใช้การกำหนดมูลค่าตลาด คือ มูลค่าการลงทุน (Investment Value), มูลค่าจากการใช้ประโยชน์ (Value in Use), มูลค่ากิจการ (Going Concern Value), มูลค่าประกันภัย (Insurable Value), มูลค่าทางภาษี (Assessed or Taxable Value), มูลค่าพิเศษ (Special Value), มูลค่าบังคับขาย (Forced Sale Value), มูลค่าซาก (Salvage Value) และมูลค่าต้นทุนทดแทนสุทธิ (Depreciated Replacement Cost) เป็นต้น

สำหรับวิธีการประเมินมูลค่าทรัพย์สินที่มีการใช้เป็นสากลมี 3 วิธีการ ซึ่งในที่นี้จะกล่าวโดยสังเขปเช่นกัน ดังนี้

วิธีวิเคราะห์มูลค่าจากต้นทุน (Cost Approach)

หลักสำคัญ คือ “มูลค่าของสิ่งหนึ่ง = ต้นทุนในการหาสิ่งอื่นที่เทียบเคียงได้มาทดแทน” วิธีการก็คือ การประมาณการต้นทุนในการสร้างอาคารทดแทนใหม่ตามราคา ณ ปัจจุบัน แล้วหักลบด้วยค่าเสื่อมตามอายุการใช้งาน และบวกด้วยมูลค่าตลาดของที่ดิน ก็จะได้มูลค่าของทรัพย์สินนั้น วิธีนี้ส่วนมากใช้สำหรับทรัพย์สินที่อาคารที่สร้างขึ้นเฉพาะ เช่น โรงงาน กรณีบ้านจัดสรรใช้วิธีการเปรียบเทียบตลาดจะเหมาะสมกว่า และในภาวะที่ราคาทรัพย์สินตกต่ำ แต่ต้นทุนวัสดุก่อสร้างสูงขึ้น บางครั้งต้นทุนที่คำนวณได้อาจจะแพงกว่ามูลค่าตลาด ทำให้การประเมินด้วยวิธีนี้อาจผิดพลาดจากความไม่จริงได้

ภาคผนวก ข
หลักเกณฑ์การประเมินมูลค่าทรัพย์สิน (ต่อ)

วิธีการเปรียบเทียบตลาด (Market Approach)

วิธีการนี้เป็นวิธีที่ดีที่สุด ชัดเจนที่สุด เนื่องจากเป็นการวิเคราะห์มูลค่าจากการซื้อขายในตลาดเป็นสำคัญ กล่าวคือ ถ้าตลาดมีการซื้อขายที่เพียงพอสามารถนำมาเทียบเคียงหรือเปรียบเทียบกับทรัพย์สินที่ประเมินได้โดยตรง โดยหลักก็คือ “มูลค่าของทรัพย์สินของเรา = ราคาของทรัพย์สินเทียบเคียงที่คนอื่นขายได้” แนวทาง คือ การสืบหาทรัพย์สินเทียบเคียงที่ใกล้เคียงกันที่มีการซื้อขาย หรือที่เรียกว่าข้อมูลตลาด มาพิจารณาว่ามีลักษณะคล้ายหรือแตกต่างจากทรัพย์สินที่ประเมินอย่างไรบ้างโดยต้องมีจำนวนที่เพียงพอ การวิเคราะห์ต้องพิจารณาถึงปัจจัยต่างๆ ที่มีผลต่อมูลค่า ในการเปรียบเทียบของทั้งทรัพย์สินที่ประเมินกับข้อมูลตลาดที่จะเปรียบเทียบ เช่น ทำเลที่ตั้ง ผังเมือง ขนาดแปลงที่ดิน ขนาดเนื้อที่ที่สอยอาคาร คุณภาพอาคาร เป็นต้น และจึงทำการวิเคราะห์มูลค่าทรัพย์สินที่จะประเมินโดยใช้เทคนิคต่าง ๆ ที่เหมาะสม เช่น Sale Adjustment-Grid Method, Weighted Quality Score (WQS) เป็นต้น

วิธีวิเคราะห์จากรายได้ (Income Approach)

วิธีการนี้เป็นการวิเคราะห์มูลค่าจากรายได้ของทรัพย์สิน เหมาะสำหรับทรัพย์สินที่ก่อให้เกิดรายได้จากตัวทรัพย์สินเอง (Income Producing Property) โดยมีหลัก คือ “มูลค่าวันนี้ = ผลรวมของรายได้สุทธิที่จะได้ในอนาคตจนถึงสิ้นอายุขัย” ทรัพย์สินมีค่าเพราะสามารถสร้างรายได้-ทรัพย์สินที่สร้างรายได้สูงกว่ามักมีมูลค่าสูงกว่า (ทำเล-คุณภาพดีกว่า เป็นต้น) โดยมีขั้นตอนโดยสังเขปเป็นดังนี้:-

- 1) ประมาณรายได้ของทรัพย์สินจากทุกแหล่ง โดยพิจารณาจากการเปรียบเทียบตลาด และรายได้จริงของทรัพย์สินที่ประเมิน
- 2) ลบด้วยการไม่ได้ใช้ประโยชน์ หรือหนี้สูญจากข้อเท็จจริง และจากการเปรียบเทียบกับแนวโน้มในตลาด ก็จะได้รายได้ที่เป็นจริง
- 3) จากนั้นก็หักด้วยค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เช่น ค่าดำเนินการ ภาษี ประกัน จัดการ ค่าบำรุงรักษา เป็นต้น ก็จะได้รายได้สุทธิ
- 4) นำรายได้สุทธิมาเข้าสู่สูตร $V = I / R$ โดยที่ V คือ มูลค่าทรัพย์สิน, I คือ รายได้สุทธิ และ R คือ อัตราผลตอบแทน โดยอัตราผลตอบแทนในการลงทุนของทรัพย์สินนั้น

โดยการประเมินมูลค่าด้วยวิธีการวิเคราะห์จากรายได้นี้ มีวิธีการย่อย 2 วิธี คือ วิธีคิดจากผลตอบแทนทางตรง (Direct Capitalization) และวิธีวิเคราะห์กระแสเงินสด (Discounted Cash Flow) โดยการใช้ขึ้นอยู่กับสมมติฐานของรายได้ในอนาคต ถ้าทรัพย์สินมีการเปลี่ยนแปลงน้อยหรือแทบไม่เปลี่ยนแปลงเลยจะใช้วิธีคิดจากผลตอบแทนทางตรง แต่ถ้าคาดว่าในอนาคตรายได้ของทรัพย์สินมีการเปลี่ยนแปลงขึ้นๆ ลงๆ ตามภาวะตลาด ก็จะใช้วิธีการวิเคราะห์กระแสเงินสด

การใช้วิธีคิดจากผลตอบแทนทางตรง เนื่องจากเป็นการใช้รายได้สุทธิเพียงปีเดียว ดังนั้นการใช้วิธีการนี้ควรจะเป็นช่วงที่ตลาดอยู่ในภาวะปกติ หรือตลาดที่ไม่ค่อยมีการเปลี่ยนแปลงของอุปสงค์ อุปทาน หรือรายได้ อย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากการประเมินวิธีนี้จะถือว่าปีนั้นเป็นตัวแทนของรายได้ทั้งหมดในปีอนาคต โดยทั่วไปจะเหมาะสมกับทรัพย์สินขนาดเล็กที่สร้างรายได้ เช่น ห้องชุดอยู่อาศัย ห้องชุดสำนักงาน อาคารพาณิชย์ เป็นต้น

ภาคผนวก ข หลักเกณฑ์การประเมินมูลค่าทรัพย์สิน (ต่อ)

ส่วนวิธีวิเคราะห์กระแสเงินสด จะเป็นการประมาณการรายได้จากทรัพย์สินในอนาคตตามอายุขัยของทรัพย์สิน และคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบัน โดยมีหัวใจสำคัญก็คือ รายได้ในอนาคตที่เราประมาณการนั้นจะขึ้น ๆ ลง ๆ ไม่หยุดนิ่งตามภาวะตลาด เงินเฟ้อ ดอกเบี้ย ฯลฯ ดังนั้นผู้ประเมินจะต้องมีความเข้าใจถึงธรรมชาติของทรัพย์สินโดยต้องประมาณการรายได้ในอนาคตให้ใกล้เคียงความเป็นจริงที่สุด รวมทั้งมีความรู้ทางด้านการเงินที่เกี่ยวข้องพอสมควร เช่น Net Present Value (NPV), Internal Rate of Return (IRR), อัตราคิดลด (Discount Rate) และอื่น ๆ

นอกจากวิธีการประเมินหลักทั้ง 3 วิธีข้างต้นแล้ว ในปัจจุบันยังมีวิธีการที่อิงหลักการของวิธีทั้ง 3 ข้างต้นมาปรับใช้เพิ่มเติม ดังนี้:

วิธีการตั้งสมมติฐานในการพัฒนา (Hypothetical Development Method) หรือวิธีการคิดจากมูลค่าคงเหลือ (Residual Method)

วิธีการนี้เป็นแนวทางประเมินที่ดินเปล่าหรือโครงการที่ยังก่อสร้างไม่แล้วเสร็จ โดยพิจารณาถึงศักยภาพที่ดินหรือโครงการ โดยสมมติให้มีการพัฒนาที่ได้ประโยชน์สูงสุดและดีที่สุด (Highest and Best Use) ตามภาวะตลาดขณะนั้น โดยสมมติฐานที่ตั้งขึ้นต้องสอดคล้องกับกฎหมาย การเงิน ตลาด และสภาพกายภาพของที่ดิน และลดทอนค่าพัฒนาทั้งหลายรวมทั้งค่าอาคารออกให้เหลือแต่ค่าที่ดิน หรือมูลค่าโครงการตามที่ได้ก่อสร้างไปแล้ว เขียนเป็นสูตร คือ “มูลค่าโครงการ - ต้นทุนค่าก่อสร้าง - ต้นทุนอื่น ๆ = มูลค่าที่ดิน (ต้นทุนที่ดินที่สามารถนำมาพัฒนาได้)”

วิธีประเมินโดยการสร้างแบบจำลองทางสถิติ (Computer-Assisted Mass Appraisal)

CAMA เป็นแขนงหนึ่งของการประเมินโดยวิธีเปรียบเทียบตลาด โดยใช้การสร้างแบบจำลองทางสถิติแบบ MRA (Multiple Regression Analysis) มาช่วย ทั้งนี้ใช้มากในการประเมินที่ดินจำนวนมากๆ นับร้อย นับพันแปลงในคราวเดียวกัน เช่น เพื่อการเวนคืน การจัดรูปที่ดิน เป็นต้น

การวิเคราะห์สรุปความเห็นต่อมูลค่าของทรัพย์สิน

ในกรณีทรัพย์สินธรรมดา อาจใช้วิธีการเปรียบเทียบตลาด หรือวิธีการต้นทุน แต่ในกรณีทรัพย์สินที่มีมูลค่าสูงหรือซับซ้อนมาก อาจต้องใช้ทั้ง 3 วิธี หรืออาจใช้วิธีอื่นที่เป็นวิธีขั้นสูงขึ้นไปมาพิจารณา และหลังจากใช้แต่ละวิธีแล้ว ผู้ประเมินจะได้มาสรุปความเห็นต่อมูลค่าที่สมควร การวิเคราะห์สรุป เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบแต่ละกระบวนการหรือขั้นตอนในแต่ละวิธี ซึ่งเมื่อทบทวนแล้วอาจมีการปรับเปลี่ยนตามความเหมาะสม จากนั้นก็อาจชั่งน้ำหนักความน่าเชื่อถือในแต่ละวิธี ผสานกับประสบการณ์และความเห็นของผู้ประเมิน ก็จะสามารถสรุปมูลค่าที่สามารถอธิบายได้

ภาคผนวก ค

เงื่อนไขและข้อจำกัดทั่วไปในการประเมินมูลค่าทรัพย์สิน

รายงานการประเมินมูลค่าทรัพย์สินและมูลค่าที่ประเมินได้ จำกัดอยู่ในเงื่อนไข และความรับผิดชอบดังต่อไปนี้:

1. รายงานหรือสำเนารายงานการประเมินมูลค่าทรัพย์สินนี้ ถือเป็นลิขสิทธิ์ของ บริษัท กรุงสยามประเมินค่าทรัพย์สิน จำกัด (ต่อไปนี้จะเรียกว่าบริษัท) ผู้ครอบครองไม่มีสิทธินำไปตีพิมพ์ในสิ่งพิมพ์หรือเผยแพร่ในรูปแบบใดๆ หรือไม่อาจใช้เพื่อการอื่นใด โดยไม่ได้รับการยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากบริษัท และรายงานการประเมินมูลค่าทรัพย์สินที่ถูกต้องสมบูรณ์ของบริษัทต้องมีตราประทับรอยนูนตามแบบของบริษัทในหน้าที่มีการลงนามผูกพันบริษัท และหน้าที่มีการลงนามในฐานะผู้ประเมินค่าทรัพย์สิน
2. รายงานการประเมินมูลค่าทรัพย์สินนี้จะนำไปใช้นอกเหนือจากวัตถุประสงค์ที่ระบุไว้ในรายงานมิได้ เว้นแต่ได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากบริษัท และความรับผิดชอบของบริษัท จำกัดไว้กับลูกค้าซึ่งได้ระบุไว้ในรายงานการประเมินมูลค่าทรัพย์สินนี้เท่านั้น ไม่ครอบคลุมถึงบุคคลอื่นที่นำรายงานฉบับนี้ไปใช้
3. มูลค่าทรัพย์สินที่วิเคราะห์ไว้และปรากฏในรายงานการประเมินมูลค่าทรัพย์สินนี้ ได้มาจากการวิเคราะห์ตามสถานการณ์และสภาพแวดล้อมในปัจจุบัน และตามผังและแบบที่ได้รับมา แนวทางการวิเคราะห์นี้ไม่พื่อนำไปใช้กับการประเมินมูลค่าทรัพย์สินอื่นใด นอกเหนือจากในรายงานฉบับนี้
4. บริษัทให้คำมั่นต่อลูกค้าว่ารายงานการประเมินมูลค่าทรัพย์สินนี้ถือเป็นความลับ บริษัทจะไม่เผยแพร่ เว้นแต่ได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากลูกค้า หรือการประเมินมูลค่าทรัพย์สินนั้นเป็นการประเมินมูลค่าเพื่อวัตถุประสงค์สาธารณะ
5. บริษัทและผู้ประเมินค่าทรัพย์สินยืนยันว่าไม่มีส่วนได้ส่วนเสียใดๆ ต่อทรัพย์สินที่ประเมินค่านี้อันทั้งสิ้น ในการรับจ้างทำการประเมินมูลค่าทรัพย์สินนี้ และค่าจ้างที่ได้รับ ไม่ได้เป็นเงื่อนไขที่ส่งผลกระทบต่อมูลค่าและการประเมินมูลค่าทรัพย์สินในทันทีทั้งสิ้น
6. กรณีที่ผู้ว่าจ้างจำเป็นต้องอ้างบริษัทไปให้การต่อศาล หรือให้ปากคำต่อเจ้าหน้าที่ราชการต่างๆ ในเรื่องเกี่ยวกับการประเมินมูลค่าทรัพย์สินนี้ บริษัทยินดีให้ความร่วมมือก็ต่อเมื่อมีการแจ้งให้ทราบล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษรก่อนว่าจ้างทำการประเมินมูลค่าทรัพย์สิน และต้องชำระค่าบริการเพิ่มจากค่าบริการประเมินมูลค่าทรัพย์สินปกติขั้นต่ำครั้งละ 10,000 บาท ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และครั้งละ 20,000 บาทในพื้นที่จังหวัดอื่น
7. ข้อมูลข่าวสารและความเห็นที่ใช้ในการประเมินมูลค่าทรัพย์สินนี้ได้มาจากแหล่งข้อมูลที่น่าเชื่อถือได้ และเชื่อว่าถูกต้อง ณ วันประเมิน สำหรับข้อมูลใดที่มีได้ระบุชื่อบุคคล หรือหมายเลขโทรศัพท์ หมายถึงข้อมูลนั้นได้มาจากฐานข้อมูล หรือการค้นคว้าตรวจสอบ หรือสอบถามจากหน่วยงาน แหล่งข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งทางภาครัฐและเอกชน ความคิดเห็นที่ได้จากข้อมูล ถือเป็นความคิดเห็นอิสระเฉพาะของผู้ประเมินค่าทรัพย์สิน
8. บริษัทและผู้ประเมินค่าทรัพย์สิน ถือว่าทรัพย์สินมีกรรมสิทธิ์ หรือสิทธิครอบครองตามกฎหมายโดยถูกต้อง สามารถซื้อขายเปลี่ยนแปลงมือได้ ไม่มีภาระผูกพันทางกฎหมายอื่นใด ที่จะส่งผลกระทบต่อมูลค่าทรัพย์สินนอกเหนือจากที่ระบุไว้ในรายงานและบริษัทไม่อาจตรวจสอบภาระผูกพันของทรัพย์สิน ซึ่งมีได้จดทะเบียนไว้ ณ สำนักงานที่ดิน